SOBRE N° 5 - CAJA N° 74

ANTECEDENTES DE HELICÓPTERO INGLES; CAÍDO DURANTE LA GUERRA DE MALVINAS EN EL SUR DE CHILE



La Región

MAGALLANES Y
ANTARTICA CHILENA

AÑO 1 N°32 / Punta Arenas / Viernes 21 de mayo de 1982

PRECIO $20 (IVA Incl.)

Se los tragó el campo magallánico

¿DONDE ESTAN LOS INGLESES?

Los buscan hasta en los hoteles.

¿De donde venían?

Especialistas de la FACH pulverizan el helicóptero.

28 serían tripulantes del Sea King.

Páginas 4 y 5



EL HELICOPTERO INGLES.- Las dos fotografías muestran el helicóptero inglés. Arriba vemos parte de la cola con una rueda trasera junto a un soldado de la FACH. Abajo la densa columna de humo que surge luego de haber sido pulverizado de acuerdo a los tratados internacionales.



No descarta Pym un ataque al continente

Londres, 27 (ANSA y DPA) — El ministro de relaciones exteriores, Francis Pym, no descartó totalmente esta noche la posibilidad de que la flota inglesa ataque territorio continental argentino en la batalla por las Malvinas.

En una entrevista con el canal de televisión privado ITN, Pym manifestó que el gobierno británico "no ha cerrado ninguna opción militar. Tenemos que mantener todas abiertas porque no sabemos cómo se presentarán los hechos".

Admitió, sin embargo, que un hecho semejante cambiaría la escala de la operación militar británica.

"Lo que estamos tratando de hacer es llegar al cese del fuego junto con el retiro. Si ellos no se van por medios pacíficos, nosotros iremos a tomarlos por la fuerza. Es decisión de ellos y ellos deben elegir".

Ofensiva terrestre

En tanto, se afirmó en Londres que tropas británicas lanzaron hoy por tierra una ofensiva para reconquistar las Malvinas y su objetivo más inmediato parecía la conquista del aeropuerto de Goose Green, desde el cual podrían operar sus helicópteros y aviones "Harrier".



(Radiofotografía de United Press)

Enfermeros con ropa "antifuego" ayudan a un sobreviviente de la tripulación del "Sheffield", hundido el 4 de mayo, a bordo del "'Hermes", según el Ministerio de Defensa británico, que sólo ayer divulgó esta fotografía

El ataque fue confirmado por la primera ministra, Margaret Thatcher, en una sola frase cuando se dirigió al Parlamento.

"La cámara obviamente no esperará que dé información que pueda poner en peligro a nuestras tropas —indicó—, pero nuestras fuerzas en tierra están avanzando desde la cabecera de puente".

Thatcher no dio información adicional y el Ministerio de Defensa rehusó efectuar comentarios sobre el tema.

Pero persistentes informes no oficiales decían que paracaidistas e infantes de marina se dirigían hacia el sur y el este, desde la cabecera establecida en la bahía de San Carlos el viernes pasado, que ocupa un área de 150 kilómetros cuadrados.

El lugar está a unos 80 kilómetros de Puerto Argentino, por terreno escabroso y pantanoso, con solamente dos huellas que son de difícil tránsito hasta para los jeeps.

Darwin y Goose Green

Darwin y Goose Green están a poca distancia una de otra. En Goose Green hay un aeropuerto, con pista de césped, que sería un importante objetivo para los británicos, base desde la cual podrían operar sus helicópteros y luego los "Harrier".

Una ofensiva desde la cabecera había sido anunciada. El propio secretario de defensa John Nott dijo ayer al Parlamento que 5.000 soldados británicos en tierra estaban "en posición de comenzar su avance sobre Puerto Argentino".

Hizo notar también que otros 3.500 soldados, de la V brigada, estaban cerca, a bordo del transatlántico "Queen Elizabeth II".

Más tarde Nott indicó a los parlamentarios del partido Conservador que esperaba un ataque por tierra "muy pronto".

En sus réplicas a las preguntas de la Cámara de los Comunes, Thatcher desechó vigorosamente la posibilidad de formular nuevas propuestas de paz británicas, a través de las Naciones Unidas, hasta que todas las tropas argentinas hayan salido de las islas.

"Cualquier conversación con el secretario general será acerca del inequívoco retiro de las fuerzas argentinas como una condición del cese del fuego", sostuvo la prime-

Pérdidas y bajas

Hasta hoy, Gran Bretaña afirma que la fuerza de operaciones británica sufrió desde el 2 de abril la pérdida de cuatro barcos y 100 hombres, según fuentes de defensa.

Las bajas más recientes de las fuerzas británicas fueron los 21 muertos a bordo del destructor "Coventry" y nueve muertos en el carguero "Atlantic Convoyer". Ambas naves fueron atacadas por aviones argentinos el martes.

Según su propia información, Gran Bretaña perdió cinco "Harrier', ocho helicópteros, los destructores "Sheffield" y "Coventry" y las fragatas "Ardent" y "Antelope'.

El barco de contenedores "Atlantic Conveyor' fue severamente dañado por un misil "Exocet" y debió ser abandonado.

El Ministerio de Defensa afirmó en Londres que las pérdidas argentinas comprenden 20 aviones Mirage, 20 Skyhawk, un Canberra, dos Pucará, un avión de reconocimiento y otros 11 destruidos en tierra en la isla Borbón llamada Pebble por los británicos.

Según Londres, las pérdi-

hombres a bordo del crucero "General Belgrano" y por lo menos 46 pilotos. Un marino fue herido cuando fue destruido el submarino argentino "Santa Fe" en las Georgias del Sur.

Teme Brandt las consecuencias de la crisis

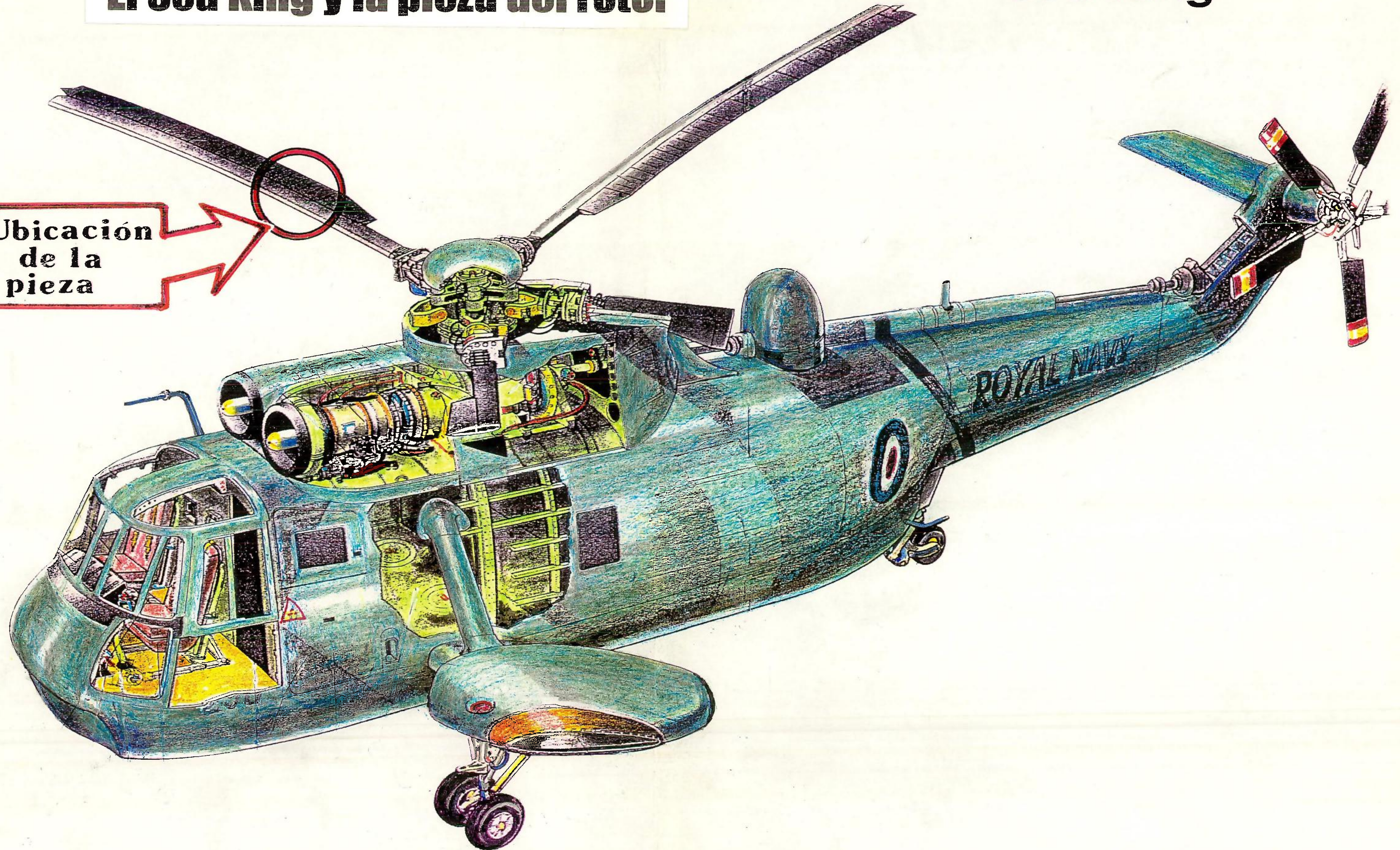
Bonn, 27 (UP) El ex canciller de Alemania Federal, Willy Brandt, dijo hoy que temía que los Estados Unidos fuera eventualmente el verdadero perdedor en la crisis de las Malvinas.

En una entrevista con el servicio de prensa de su partido Social Demócrata, Brandt dijo: "Tengo la impresión de que los Estados Unidos llevarán la peor parte por estar vinculado a Latinoamérica a través de la Organización de Estados Americanos".

Brandt, que es presidente de la Internacional Socialista, dijo que en la conferencia de la organi-

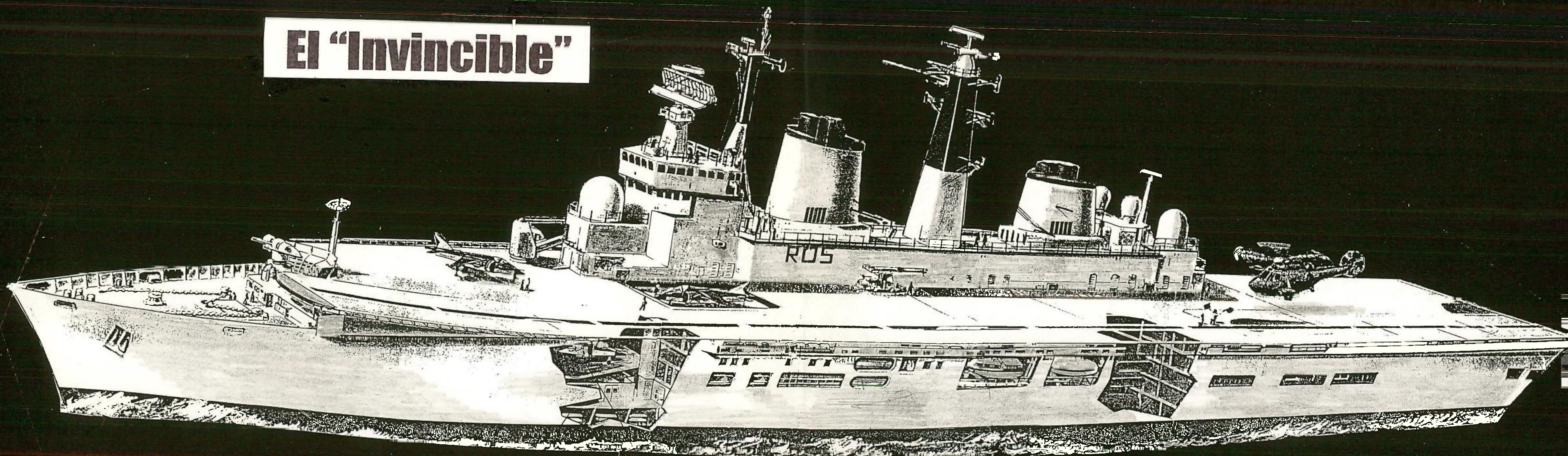
El Sea King y la pieza del rotor

Sea King








El "Invincible"
R05

Clarín EN PUNTA ARENAS

El misterio del Sea King

PUNTA ARENAS, Chile (Enviado especial). — En la playa de una solitaria caleta del estrecho de Magallanes, parcialmente cubiertos por un túmulo de tierra, yacen los restos de un helicóptero inglés que **testimonia, sin posibilidad de dudas, la primera incursión de una unidad armada británica sobre el continente americano.**

Hasta anoche se desconocía el paradero de los tripulantes del **Sea King,** cuya presencia en territorio chileno motivó la protesta del gobierno del general **Augusto Pinochet** y las excusas de Gran Bretaña.

La prensa no tiene acceso a los detalles de la investigación que se está llevando a cabo, pero fuentes responsables aseguran que las pesquisas incluyen empadronamientos de los hoteles y otros sitios de alojamiento **"sin resultados positivos".**

Las autoridades negaron que los **presuntos tripulantes del aparato** —serían tres— **hubieran encontrado refugio en la población, donde vive una nutrida colonia británica, descendiente de los pioneros que labraron la riqueza ovejera en las vastas estancias magallánicas.**

♦ El lugar

La caleta de **Agua Fresca** está situada a poco menos de 20 kilómetros al sur de esta ciudad. Se trata de un sitio desolado; una ribera boscosa, desde la cual se alcanza a visualizar enfrente la costa de la isla de **Tierra del Fuego.** Allí viven solamente algunos humildes pescadores de centollas, algunos de los cuales percibieron en la madrugada del día miércoles pasado, alrededor de las 6.30, el vuelo de un helicóptero, el cual habría manifestado algunas fallas en el motor.

El mal tiempo reinante impidió verificar los comentarios que en esa mañana se intercambiaron los vecinos respecto del estallido de una aeronave **en las proximidades de ese lugar. Sin embargo, la curiosidad de dos pescadores los hizo acercar hasta el sitio y allí descubrieron los restos de la máquina, sobre lo cual alertaron de inmediato a los carabineros.**

En pocas horas, los **funcionarios intervinientes dispusieron un cerco de seguridad sobre la zona y procedieron a realizar las primeras investigaciones.**

La máquina siniestrada es un **Sea King,** matrícula militar **SA290,** con capacidad para llevar a 22 soldados pertrechados. Los investigadores habrían encontrado en las proximidades **restos de una fogata e indicios —tales como un saco de dormir y un cuchillo de monte— de que allí dos o tres personas realizaron un precario campamento.**

Víctor Soto, de 22 años, y **Luis Arteaga,** de 28, dos pescadores que viven en un modesto rancho situado a 2 kilómetros del lugar donde se estrelló la aeronave, señalaron a **Clarín** que solamente alcanzaron a percibir el ruido intermitente de las aspas del helicóptero al sobrevolar el paraje en medio de la oscuridad.

Soto y Arteaga acompañaron a los enviados de este diario hasta el sitio donde las autoridades chilenas enterraron los restos de la máquina calcinada —como es de rigor según los procedimientos internacionales cuando un país neutral se ve comprometido por un caso como éste— y precisamente en esos momentos pudieron observar cómo la marea arrojaba sobre la playa las largas aspas de la aeronave que habían quedado mar adentro. Estas piezas presentaban **señales de un fuego intenso y mostraban sus partes metálicas fundidas y chamuscadas.**

El director de una escuela rural situada en las proximidades de Agua Fresca, **César Maldonado,** dijo que escuchó dos explosiones de noche y, una hora más tarde, al clarear el día, observó llamas a lo lejos, hacia la costa.

Oscar Fernández Real

Leonardo Zavattaro.



Pobladores de la caleta Agua Frescas llevan una de las paletas del rotor del Sea King, caído en Chile.

Hipótesis sobre el helicóptero caído

LONDRES (AP, EFE, R-L y UPI). — El helicóptero británico **Sea King,** estrellado el miércoles en Chile, podría haber sido enviado **en misión secreta para instalar un equipo de espionaje electrónico a fin de dar temprana advertencia de un ataque argentino a la flota inglesa que opera en el Atlántico sur,** dijo ayer el periódico "Daily Mail".

El diario señaló que el **Sea King** no estaba destinado a misiones de reconocimiento tales como **las** señaladas por el Ministerio de Defensa en su explicación del accidente.

Fuentes de Defensa, citadas por el "Daily Mail", indicaron que los **Sea King** pueden transportar un equipo de hasta cuatro toneladas. **Un radar de tierra y un transmisor no sobrepasan ese peso.**

Por otra parte, la **BBC** informó que las autoridades chilenas **suspendieron en la víspera la búsqueda de los tres tripulantes del helicóptero.**

La emisora —que en un noticiero mostró escenas del lugar en que las aplanadoras destruían el aparato— atribuyó a un militar chileno la declaración de que **"si quieren salir y entregarse nos sentiremos muy complacidos de verlos".**

El corresponsal de la **BBC, Michael Vestey,** dijo desde Punta Arenas que **los tripulantes, al parecer considerando que estaban en territorio argentino, habían inutilizado el aparato antes de esconderse.**

Jarpa: la Argentina debe estar tranquila

El embajador de **Chile** en la Argentina, **Sergio Onofre Jarpa Reyes,** reafirmó ayer que **"la Argentina puede quedarse tranquila porque Chile le sigue cubriendo las espaldas"** y sostuvo que la posición de su país respecto al conflicto anglo-argentino **"no ha variado y no variará".**

Consultado respecto de si el episodio vinculado con el hallazgo del helicóptero británico **Sea King** en territorio chileno era una maniobra británica para perjudicar los lazos de amistad y de buenas relaciones entre Chile y la Argentina, dijo: "Yo pienso que los ingleses más que haciendo un reconocimiento en Tierra del Fuego, **puede ser que hayan estado efectuando un reconocimiento en el mar, al este de ese territorio, tal vez tratando de ubicar a la flota argentina".**

Clarín EN PUNTA ARENAS

Preguntas sin respuesta

PUNTA ARENAS (Enviado especial) — Delgada como un filamento de plata, una luna fantasmagórica apenas ilumina el ondulado camino de ripio que conduce al equipo de enviados de Clarín por esta región, la más austral del continente americano. Aquí el sol es un fugaz protagonista, ya que aparece sobre el filo del mar a las 9.30 y se pone poco después de las 18.

Esta característica tiene una especial significación para considerar algunas **aristas del enigma** que venimos a intentar revelar, luego de recorrer trabajosamente **los 290 kilómetros que separan Río Gallegos de la ciudad chilena de Punta Arenas.** El misterio se refiere a la caída de un helicóptero militar británico modelo **Sea King,** sobre la costa del Estrecho de Magallanes, a unos pocos kilómetros al sur de la hermosa ciudad de Punta Arenas.

Interrogantes

Siguiendo el clásico esquema periodístico podríamos intentar respuestas para el cómo, cuándo, dónde, quiénes, y por qué.

En primer lugar importa especular sobre cuándo cayó la máquina. El diario local **"La Región"** cubre ampliamente el caso y señala un hecho curioso: **que el helipropulsado habría caído a tierra en la madrugada del martes pasado, a las 6.20** —plena noche, por lo que ya dijimos— **y no en la mañana del miércoles,** como la mayoría de las versiones (la información oficial chilena no la especifica) lo habían indicado.

Según algunos vecinos, a esa hora se advirtieron en la zona dos grandes explosiones que provocaron **llamaradas visibles** desde gran distancia. Los vecinos supusieron que ese fuego se habría debido **a algún automóvil accidentado,** pero como durante todo el día **hubo fuertes vientos y un gran oleaje, sobre la costa, solo se aproximaron al sitio indicado al anochecer, sin lograr identificar nada.**

Según María Esther Cárcamo y Manuel Navarro, pescadores que viven a dos kilómetros del lugar indicado, en la madrugada del miércoles no **sintieron ningún ruido,** pero sí lo percibieron a **las 5 de la mañana del jueves,** cuando fueron despertados por carabineros que estaban tratando de localizar a los tripulantes del helicóptero, y que, para ello, realizaron patrullajes entre los kilómetros **20 y 25 de esa carretera.**

Considerando ahora el cómo se produjo el accidente, tampoco hay hipótesis que coincidan. Una de las que tiene más cuerpo dice que la máquina **habría capotado al intentar aterrizar y que entonces sus ocupantes** —generalmente llevan tres tripulantes— **habrían producido su destrucción, detonando los dispositivos previstos en** estos casos **para que sus elementos secretos no caigan en poder del enemigo.** Esto se basaría en que la parte más importante del **fuselaje habría quedado sobre tierra,** mientras que las paletas del rotor **fueron despedidas y cayeron en el agua,** que allí tiene poca profundidad.

Precisamente los enviados de **Clarín** presenciaron cómo algunos pescadores curiosos extraían de las aguas dos de las paletas, al bajar la marea. Estas aspas presentaban **totalmente chamuscada su superficie,** con los bordes de ataque de sus puntas parcialmente destrozados y quemados —su estructura es **duraluminio con partes de fibra de vidrio amarilla**— y los sectores que daban hacia el eje del rotor se veían **totalmente fundidos,** como si el fuego hubiera partido de la parte central.

Otra de las versiones indicaba que la máquina **aterrizó normal y deliberadamente allí, y que sus tripulantes la habrían incendiado intencionalmente.**

Las preguntas sobre **quiénes** tripulaban el helicóptero y sus intenciones también dieron pábulo a conjeturas. Se decía que la máquina pudo haber intentado transportar **entre veinticinco y veintiocho hombres equipados como grupo de "comando" para intentar desembarcarlos en algún sitio deshabitado y así tratar de ingresar al territorio argentino desde la frontera con Chile,** presumiéndola menos vigilada que el litoral atlántico. En cuanto a la desaparición de sus tres tripulantes —ya que en el lugar no se hallaron rastros de una cantidad mayor de hombres—, se presume que se **internaron tierra adentro,** en donde tratarían de ocultarse.

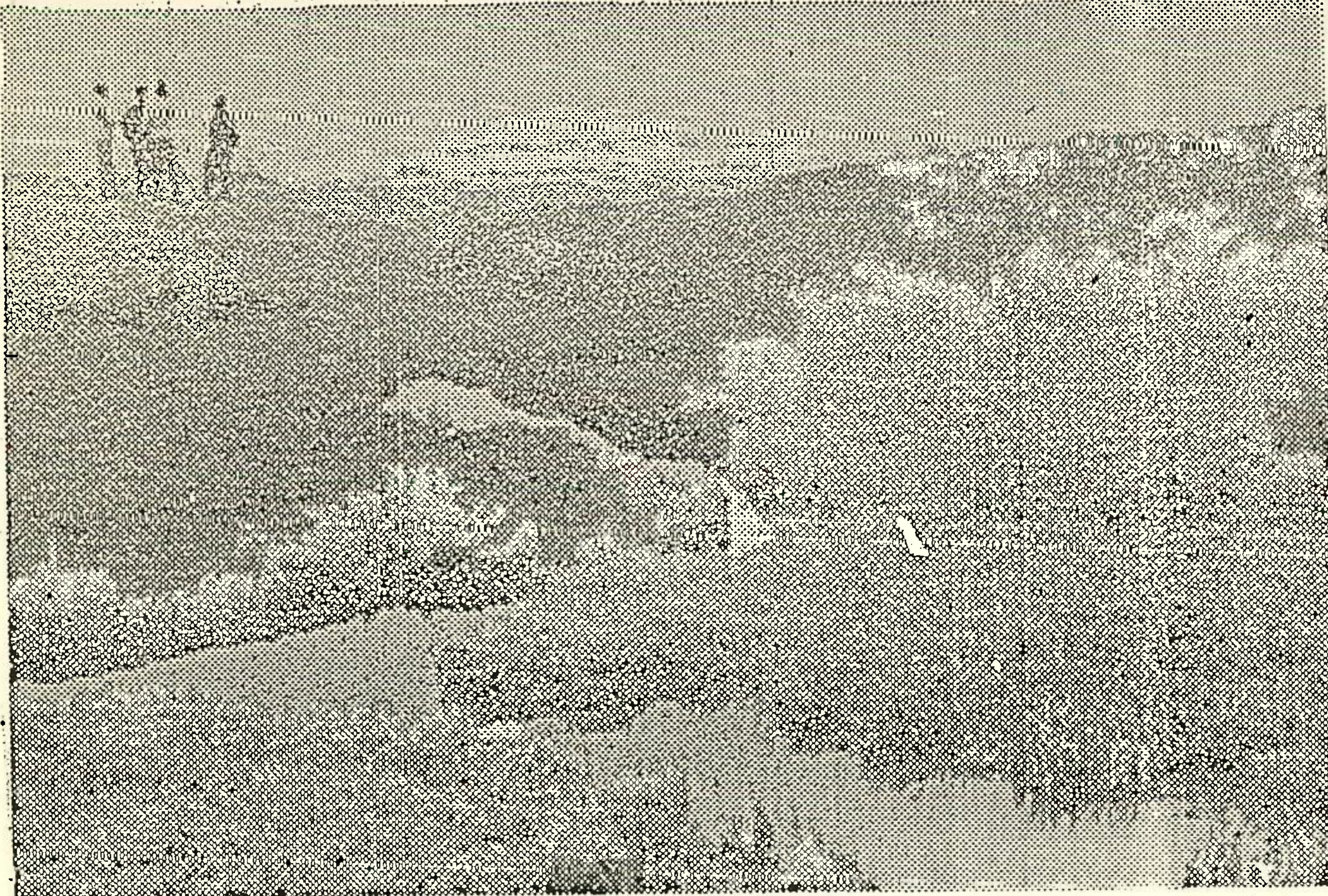
Otro enigma se refiere al **dónde,** como origen y probable destino —si es que si precisamente su destino no era el de dejarse caer a tierra como "carnada" dentro de la ofensiva psicológica a la que frecuentemente recurren los ingleses. Aquí hay que considerar las **variantes de autonomía** que poseen este tipo de máquinas, que es mucho más reducida que el de los aviones y que dependen de **la carga que lleven.**

Hay una presunción de que podría haber sido transportada en un buque carguero, **no integrante de la flota en operaciones alrededor de las Malvinas,** para ser armada y hacerla despegar **desde una pequeña plataforma, intentando un vuelo incursor desde el suroeste de Punta Arenas, con la embarcación situada a más de 200 kilómetros de la costa.** El intento desde el Atlántico se lo considera imposible, dada **la vigilancia que allí establecen los radares argentinos.** Sin embargo, tampoco hay que dejar de considerar la vigilancia aérea que desarrollan los radares de la FACH (Fuerza Aérea Chilena), si bien es más probable **que la vigilancia esté centrada allí a partir del aeropuerto de Punta Arenas,**

En cuanto al **por qué,** las autoridades chilenas procedieron a destruir los restos, sin permitir su visualización por los periodistas locales —los cuales, sin embargo, con gran despliegue profesional lograron algunas tomas desde **lejos de los pedazos del fuselaje**— ni por los corresponsales extranjeros que están en Punta Arenas, eso obedecería al cumplimiento de normas internacionales específicas **que regulan los procedimientos para un país neutral ante la recepción en su territorio de naves o aviones de otro país en conflicto bélico.**

O. F. R.

Leonardo Zavattaro



La foto muestra el túmulo donde fueron enterrados los restos del helicóptero británico caído en Chile.

TEMA DE TAPA

ALVINAS
RETOS DE LA GUERRA

(Viene de la PAGINA 4)

en jerárquico y estableció leal-
igre entre los camaradas de la
desprecio de la autoridad.
ero 10 en la estructura mili-
leció una orden de Lombardo,
3, con el guiño de Anaya, el
el apoyo del Servicio de Inte-
val. Anaya, Otero, Girling y
n sido compañeros en la Es-
cánica de la Armada (ESMA)
es días de ese campo de con-
y las lealtades de la ilegalidad
o más fuertes que cualquier
égica entre los oficiales repre-

ante Lombardo se sobresaltó
iario cuando tomaba sol en
playa de Punta del Este. Se
sobre los incidentes en Geor-
ificador de la invasión a Mal-
sta simbólicamente para el 9
1982– se preguntó azorado:
de haber sido esto si Anaya y
rante Vigo me habían infor-
a Operación Georgias se ha-

(Continúa en la PAGINA 8)



Contralmirante Zaratiegui

Mensajes cifrados



Operación Mikado. El contralmirante Zaratiegui cree que el helicóptero que apareció incendiado venía de Chile para cometer un atentado.

Horacio Zaratiegui fue el responsable del área naval austral –que comprendía a la isla de Tierra del Fuego y el sur de Santa Cruz– durante la guerra de Malvinas. A 13 años de sus primeras declaraciones sigue respetando su versión del incidente protagonizado por un helicóptero inglés Sea King que fue encontrado incendiado cerca de Punta Arenas.

Y asegura desconocer que ese hecho haya sido parte de una operación llamada Mikado, por medio de la cual Gran Bretaña se planteó seriamente la posibilidad de destruir los depósitos de misiles Exocet en Río Grande aun a costa del riesgo de extender el conflicto **al continente**.

"Yo había colocado dos destructores para proteger la costa. El 19 de mayo de 1982 los operadores de esos buques mandaron un informe indicando que habían encontrado **un pajarito en la cotorra** (una aeronave apareció en la consola verde del radar). Este dato fue corroborado por la Fuerza Aérea, que indicaba que se había encontrado en el radar una aeronave **proveniente de la zona chilena** de Tierra del Fuego dirigiéndose hacia el este. Era ineludiblemente un helicóptero", recuerda Zaratiegui.

Su relato no se aparta de la versión anterior. El helicóptero se detuvo durante cinco minutos y luego volvió a aparecer en la pantalla del radar. "Después levantó vuelo y se dirigió hacia el sur de Chile con un rumbo igual al de la marcación del radio faro de Punta Arenas. Al día siguiente, apareció un Sea King **incendiado** cerca de esa localidad."

También sigue invariable la presunción que tenía el ex jefe de la zona naval austral acerca de la misión que el helicóptero tenía que cumplir. Pero, como toda conjetura, carece de **pruebas concluyentes**.

"Ningún helicóptero de esas características vuela sólo con tres tripulantes (los que aparecieron a la semana del hecho). Un Sea King puede llevar hasta 14 personas. ¿Para qué aterrizó? Para **dejar o recoger** una patrulla", arriesga.

"Yo intuyo que la idea era perpetrar un atentado contra un depósito de combustible JP1 que se hallaba cerca del lugar de aterrizaje. Nosotros no encontramos ningún rastro posterior. Eso refuerza la idea de que se trataba de personal bien adiestrado. La posibilidad de que el atentado fuera contra los hangares donde se guardaban los Super Etendard fue descartada porque se hallaban mucho más al norte."

La "conexión chilena" es, por otra parte, una hipótesis de trabajo que Zaratiegui continúa encontrando seductora. "Yo aseguro que ese helicóptero provino de territorio chileno y se dirigió luego a Punta Arenas. Después **lo quemaron** para simular que era un vuelo sin importancia. Se habrán dado cuenta de que fueron detectados."

Alejandro Torres Lépori

Mikado: la operación que no fue

Posiblemente sea el último secreto de la guerra de las Malvinas y su relato ayude a hilvanar las suposiciones que se hicieron en la Argentina cuando un helicóptero británico "Sea King" apareció quemado en las cercanías de Punta Arenas, generándole a Chile una de sus más delicadas crisis con nuestro país.

Su impecable reconstrucción es obra de Nigel West, el escritor británico que publicará próximamente las operaciones especiales del conflicto angloargentino, que serializa el dominical The Sunday Times.

Todo comenzó en los cuarteles del SAS (las fuerzas especiales británicas) en Hereford, en las cercanías de las colinas de Malvern. El sargento Bake V. era posiblemente uno de los más corajudos de su unidad y pidió una entrevista con el mayor John Moss para una conversación franca. Lo habían puesto a cargo de evaluar los riesgos de la **Operacion Mikado**, un acto suicida para su grupo en pleno conflicto angloargentino.

En Hereford y por el rol de los comandos, las jerarquías se diluyen y vale la habilidad y la experiencia. Para el sargento, Mikado era una acción mal concebida y que enviaba **al sacrificio** al escuadrón B y exigió que se suspendiera. El mayor estaba anonadado porque también compartía las mismas reservas que el sargento. Creían que no debía hacerla el SAS y que desacreditaría a su regimiento.

En mayo de 1982, la guerra en las Malvinas había comenzado y los pilotos navales argentinos habían usado los misiles franceses Exocet en sus aviones Super Etendart contra el destructor británico "Sheffield" después del hundimiento del crucero "General Belgrano". El efecto fue devastador y los 20 muertos shockearon a Gran Bretaña.

La inteligencia británica descubrió que había más Exocet que podrían ser lanzados por los argentinos. Si le pegaban al Hermes o al Invencible, buques madres de su flota, los resultados podrían ser **catastróficos**. El gabinete de guerra de Margaret Thatcher decidió que los misiles debían ser descubiertos y destruidos.

La misión recayó en 65 hombres del Escuadrón B del SAS en una operación secreta que bautizaron Mikado. Debían volar hasta la base naval de Río Grande, en Tierra del Fuego, donde estaban los misiles. Aterrizar en dos Hércules C-130, destruir los misiles, los aviones Super Etendart, **matar a los pilotos** y refugiarse en Chile, "territorio neutral" con la excusa de un desperfecto técnico.

Reagan le advirtió a Thatcher que esta clase de operaciones forzaría la intervención de **otros** países latinoamericanos en la guerra como Perú y Venezuela. Una operación en el continente crecía en la mente del gabinete de guerra de la Dama de Hierro.

Primer reconocimiento

Como primer paso, el capitán del SAS Andrew H. viajó hacia Chile bajo la cobertura diplomática de asistente del agregado militar. Su trabajo era reconocer las rutas, la frontera y planear cómo se abastecerían. El comando pretendía **infiltrar** un grupo desde Chile para dar una alerta temprana e informar al SAS cuando los Super Etendart despegaban de la base de Río Negro. Pero luego se descubrió que los aviones Harriet británicos no alcanzarían a los aviones argentinos antes que lanzaran su misil Exocet.

Después de analizar todas las opciones, se pensó que una operación estilo Entebbe (**montada por los israelíes** para liberar a rehenes en Uganda) era la ideal. El escuadrón empezó a entrenar en las montañas de Escocia. El general Peter de la Biliere, jefe del SAS, pensaba mandar un helicóptero de avanzada al territorio argentino para el reconocimiento del objetivo, la ubicación de los aviones y del combustible. Pensaban que los Hércules británicos serían detectados 30 millas antes por el radar y recibirían una bienvenida de misiles antiaéreos. Por eso **preferían la noche** para actuar y aterrizar. Divididos en dos grupos de 15, el proyecto era destruir los aviones, identificar los oficiales y matarlos uno a uno.

Si los aviones sobrevivían al aterrizaje y al ataque, escaparían por aire y si no, hacia Chile por la tierra helada y húmeda, un terreno donde los comandos británicos se sienten más que cómodos y se vuelven imbatibles.

Misión abortada

Las fotos satelitales de los norteamericanos mostraban una estancia cercana a la base, la de Sara Braun. Uno de los comandos dijo que había que **matar a todos sus moradores**. El 17 de mayo de 1982 partió desde el portaaviones "Invencible" un helicóptero inglés con tres comandos del SAS. Armados, con equipos de comunicación satelital, el grupo se dirigía hacia Río Grande cuando el radar mostró a 20 kilómetros del objetivo que **habían sido detectados**. Con mirada agonizante, el capitan L. consideró "la misión comprometida". Se miraron entre todos angustiados y **decidieron avanzar hacia el oeste**, rumbo a Chile, en dirección a Punta Arenas.

"Mision abortada", transmiten por el equipo y abandonan el helicóptero. El Ministerio de Defensa británico dice oficialmente que se trató de un **aterrizaje de emergencia**. Pero el mundo sabe que las fuerzas especiales británicas están operando en el continente argentino o tratando de hacerlo. Los pilotos del SAS parten en ropas civiles en un vuelo de línea de Santiago a Londres.

Más tarde hubo otro intento para llevar adelante la **Operación Mikado**. Pero 8 comandos del escuadrón D murieron cuando un helicóptero se cayó al mar al trasladar a integrantes del SAS de un barco al otro en el Atlántico Sur pocas semanas después del primer fracaso. La señal que llegó desde los cuarteles de Hereford fue terminante: la misión suicida de la guerra **se pospone**.

La certeza de Zaratiegui

Pero el vicealmirante Horacio Zaratiegui, a cargo de la zona Austral en Tierra del Fuego, siempre tuvo sospechas de las intenciones británicas. Por algo lo habían entrenado los propios ingleses en su Escuela de Inteligencia en Gran Bretaña. **Obsesionado** con un posible ataque chileno, el oficial creía que había una alianza silenciosa entre Chile y el Reino Unido que le permitiría a los chilenos avanzar desde el oeste en recuerdo del diferendo del Beagle (ver **Fuego**...).

En 1983 el ex comandante de la zona austral relató lo siguiente: "Nuestros radares observaron que el helicóptero se desplazaba desde el territorio chileno hacia la Argentina. Cruzó la frontera, luego quedó suspendido en el aire por unos minutos y desapareció del radar, clara señal de que **había descendido**. Volvió a aparecer a los 5 minutos en las cercanías de la planta de combustible y a 5 kilómetros de la estancia de Sara Braun, al sur de Río Grande y casi sobre el mar. Todo esto sucedió la noche antes que se descubriera al 'Sea King' incendiado en las cercanías de Punta Arenas."

Zaratiegui estaba convencido de que el helicóptero británico regresaba de una misión de reconocimiento, con un grupo de comandos que intentaba volar la planta de combustibles de la Bahía de San Sebastián, en Tierra del Fuego. La planta abastecía de nafta especializada JP1 a los 5 aviones Super Etendart franceses, a los 6 aviones israelíes Dagger y a los viejos Neptune de reconocimiento que actuaban contra la flota británica.

El helicóptero inglés apareció en las pantallas de los únicos 3 radares de la isla de Tierra del Fuego con capacidad de interceptar señales. El primero en avistarlo fue **el cabo operador** del buque destructor "Bouchard", que estaba fondeado en la bahía Esperanza. Sin usar el lenguaje cifrado, se lo comunicó a su colega del destructor Piedrabuena que estaba más al norte. También lo detectó el radar de la base aeronaval y diagnosticaron que se desplazaba a 90 nudos de velocidad y rumbo 090, con dirección al este.

Al día siguiente, seis helicópteros argentinos e infantes de marina se desplazaron por la isla **en busca de sus rastros**. No encontraron nada. Pero por precaución y a la espera de un ataque, la base de Río Grande había sido minada y se había alistado una compañía de infantes de marina para defenderla.

La aviación naval argentina comenzó la guerra con 5 aviones Super Etendart y la finalizó con ellos en perfectas condiciones. Estaban pendientes del envío de Francia otros 9 Super Etendart –que no llegaron durante el conflicto por las presiones británicas, aunque sí lo hicieron sus técnicos– y 25 misiles Exocet. La entrega tardía era inevitable: en la lista de compradores estaba antes Irak, que seguía su guerra contra Irán.

M. L. A.

Revelan un plan inglés para atacar Río Gallegos

Un plan de ataque británico a territorio argentino, que pudo alterar el desarrollo de la guerra de Malvinas, fue suspendido cuando los aviones que debían llevarlo a cabo volaban ya hacia su objetivo, reveló ayer el periódico londinense **Sunday Times**.

La operación, que se mantuvo en secreto durante ocho años, tenía como objetivo destruir la parte más importante de la Fuerza Aérea Argentina y eliminar el peligro de ataques con misiles franceses Exocet, como el que hundió el buque británico **Sheffield** y causó la muerte a veinte marineros ingleses.

El **Sunday Times** agrega que si el ataque se hubiera efectuado, podría haber provocado la participación en la guerra de los países vecinos a la Argentina.

El periódico informa que, en mayo de 1982, dos aviones **Hercules** de la Real Fuerza Aérea británica despegaron de la isla Ascención, en el Atlántico sur, con el objetivo de volar hacia Río Gallegos, en el sur de la Argentina.

El propósito era destruir los aviones que se encontraban en la base aérea de Río Gallegos. Los comandos de la SAS, unidad especial de intervención rápida británica, tenían planeado escapar hacia la frontera con Chile, a unos 70 kilómetros de distancia.

Los aviones en los que viajaban los escuadrones de soldados de las SAS recibieron la orden de regresar cuando los ingleses sospecharon que el plan había sido descubierto.

El ex presidente norteamericano Ronald Reagan reveló la semana pasada en su autobiografía, que fracasó en su intento de persuadir a la primera ministra británica, Margaret Thatcher, de que un ataque de esa naturaleza a territorio argentino provocaría una peligrosa escalada del conflicto.

"La Casa Blanca estaba preocupada porque ese ataque forzara a Perú y a Venezuela a abandonar su posición neutral en el conflicto", agrega el periódico inglés.

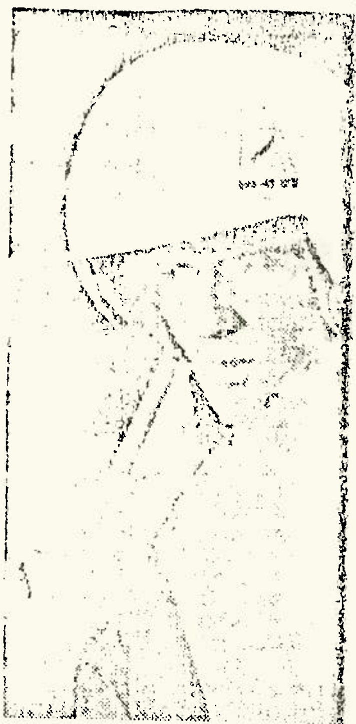
El **Sunday Times** destaca que los jefes militares británicos decidieron que el riesgo de alinear a otros países sudamericanos estaba justificado, debido al peligro que representaba para la flota británica los aviones franceses Super Etendard con sus misiles Exocet.

El plan no se ejecutó y los aviones recibieron la orden de regresar a la isla de Ascensión cuando se hizo público que un helicóptero Seaking había caído en Punta Arenas (Chile) y que posteriormente había sido destruido por un destacamento de soldados de las SAS, que debían hacer un reconocimiento de la base aérea de Río Gallegos 24 horas antes del ataque.

Los soldados de las SAS se rindieron después a las autoridades chilenas y el ministerio británico de Defensa en Londres alegó que el helicóptero había tenido "problemas técnicos", mientras intentaba hacer un aterrizaje de urgencia.

PILOTOS DE LOS SKYHAWK

Los halcones, en combate


Un joven piloto de la Fuerza A

DESDE UNA BASE AEREA DE LA PATAGONIA (Enviado especial). — Intensamente alegres, se saludan como jóvenes amigos que se reencuentran al cabo de un largo viaje. Se abrazan y palmean, mientras intercambian bromas o alguna información que les preocupa acerca de otros compañeros.

Pero no regresan de un viaje de placer y apenas estuvieron separados algunas horas, si bien para medir ese tiempo no sirven los relojes convencionales. Porque estos hombres que caminan por la pista hormigonada son los pilotos de combate argentinos que todos los días están escribiendo una página nueva en la historia de la guerra aérea.

Piloteando sus **Douglas A4-D, Mirage, Dagger o Pucará** de un modo sorprendente están enfrentando exitosamente a una flota aeronaval dotada de los más avanzados sistemas defensivos y logrando sobre ella resonantes victorias.

Su tarea no es fácil. Durante sus horarios de "trabajo" deben esperar durante un tiempo impredecible en una sala con butaca, como en un cine, y se entretienen con la lectura, el mate o los naipes, **ya vestidos con sus uniformes verde-grisáceo llenos de cierres cremallera.** Muy cerca, hay unas perchas metálicas de las cuales cuelgan su esférico casco blanco, el bolso de navegación y los accesorios de su indumentaria. **"Llevamos como 20 kilos de accesorios, contando el casco, que pesa él solo más de dos kilos"**, dice a **Clarín** un teniente tucumano con acento cordobés.

Cuando, imprevistamente, son convocados para salir en alguna misión, los que resultan elegidos reprimen disciplinadamente su entusiasmo. (**"Es que uno se siente ganador, porque ha sido preparado durante años para volar así y ahora tiene la oportunidad de pelear por su país"**, afirma con vehemencia otro piloto.)

Luego de recibir sus instrucciones, proceden a colocarse su equipo de vuelo, y son llevados hasta los aviones dispuestos sobre la pista donde el frío ha congelado los charcos de agua. Suben por una escalerilla y son ayudados por un mecánico para introducirse en el estrecho habitáculo de pilotaje, poco más ancho que sus hombros y donde los instrumentos y controles apenas dejan espacio para las rodillas. La cúpula transparente está a unos diez centímetros sobre su casco y el borde del tablero se ve a unos treinta centímetros de su frente.

Cuando se cierra la cabina el piloto se comunica por radio con el resto del equipo y realiza su **chequeo** previo al vuelo. Al acelerar las turbinas, primero se escucha el agudo sibilar del aire que entra a las turbinas por las tomas del motor.

Al despegar, una fuerza tremenda lo aprieta contra el asiento y el horizonte desaparece bajo la nariz del avión.

Aquí aparece el silencio, acompañado en las espaldas del piloto por el murmullo del motor y el clic-clic de algunos instrumentos. **"Entonces, el avión y el hombre ya son una sola cosa. Toda la tensión que se pueda haber sentido en tierra desaparece y uno se concentra en el vuelo, en las nubes, en los instrumentos de navegación"**, recuerda otro piloto.

El acelerador es una palanca gruesa y corta situada a la izquierda, mientras que la columna de mando asoma entre los muslos, con su mortífera botonera negra, el disparador de proyectiles. Hacia adelante se encuentran el cristal inclinado de la mira, el girocompás, y dos espejos **retrovisores para observar ampliamente lo que ocurra a espaldas del piloto.** Y, por todos lados, comandos y cuadrantes indicadores.

"Uno allí está más solo que nadie en el mundo; tiene que hacer de todo, porque debe trabajar como ingeniero de vuelo, como navegador, artillero y radiooperador", relata un joven alférez, interrumpido por otro oficial que afirma: **"Pero es una soledad distinta, como si uno estuviera acompañado; aparte que hay muy poco tiempo para pensar, porque las horas se pasan rápido y cuando uno se quiere acordar, ahí está el enemigo".**

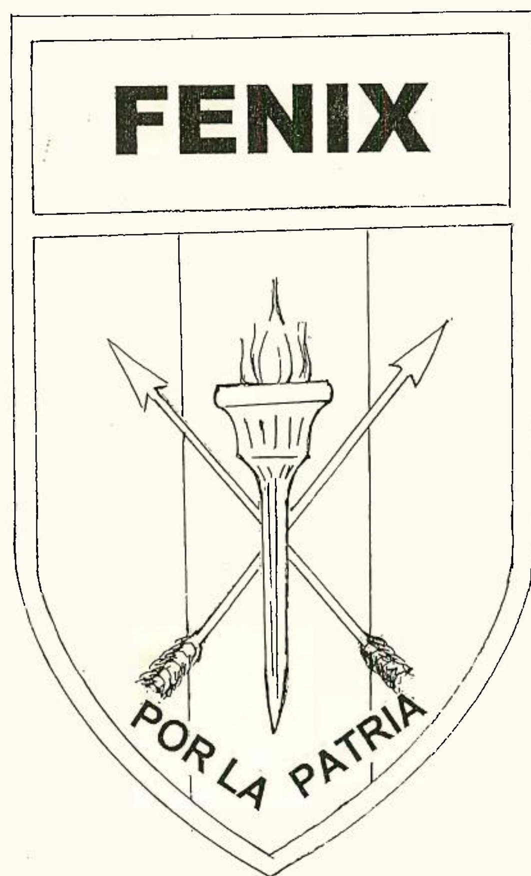
Otro miembro de la misma escuadrilla dice: "Las formas de atacar son distintas, según se trate del objetivo; pero **generalmente hay de dos a tres minutos desde el momento en que se lo localiza hasta que se le hace fuego"**, y un compañero reseña rápidamente: **"¡Uno no tiene tiempo para sentir miedo; está allí como fascinado por el blanco y piensa nada más que en pegarle!".**

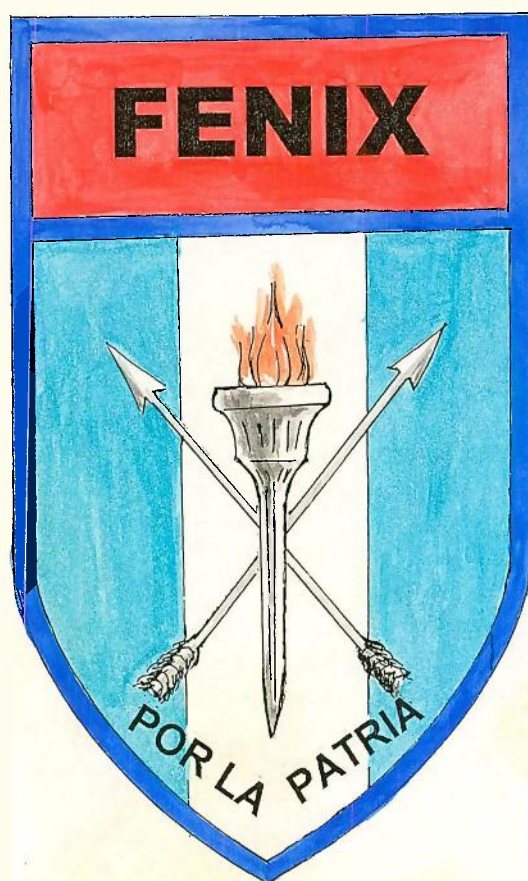
"Los buques ingleses no están camuflados y cuando uno los ve, **aparecen grises y con sus estelas blancas, como inmóviles;** entonces ellos lanzan los misiles y uno **los ve venir haciendo una parábola: algunos dejan una estela de humo y otras tienen una llamita detrás.** En ese momento se tienen que ejecutar las maniobras evasivas más adecuadas y también eludir la artillería antiaérea. Las trazadoras se ven **como rayitas rojas y amarillas y las granadas de los cañones 4,5 explotan alrededor, a veces provocándonos sacudidas fuertes.** En tan breve tiempo no se alcanzan a divisar tripulantes en los buques, salvo una vez que parece los sorprendimos tanto que no pudieron ponerse a cubierto", relata un capitán.

"Cuando se llega en vuelo a las Malvinas, es muy lindo ver sus primeras rocas e islotes espumosos; pero también es lindo volver a ver la línea de la Patagonia en el horizonte", resume uno de los "halcones", como se denominan los tripulantes de los A4-D (denominados en inglés **"Skyhawks" o "Halcones del Cielo").**

A quién los ve tan tranquilos por la calle, después de haber bajado de sus aviones, le resulta difícil creer que estos hombres, pocas horas antes, se vieron enfrentados repentina y violentamente a la disyuntiva límite de matar o morir.

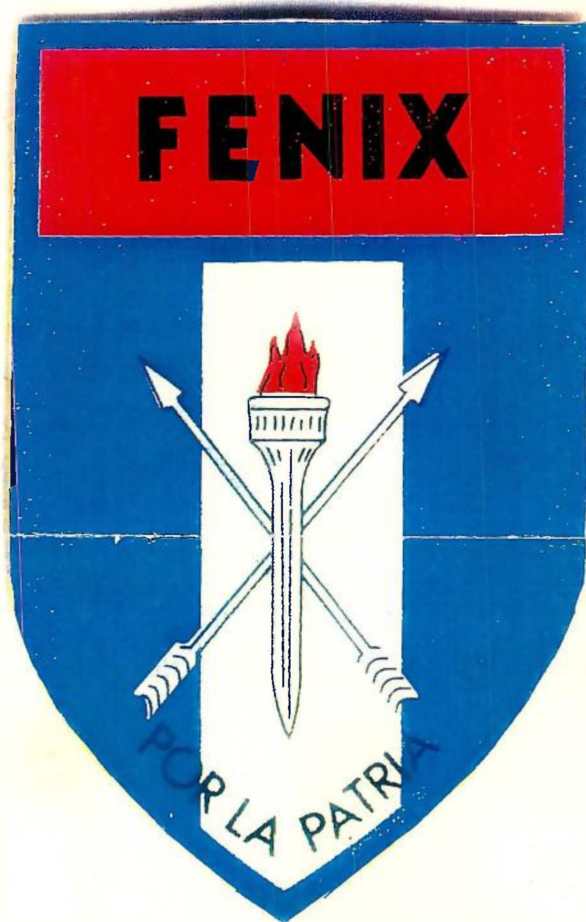
Oscar Fernández Real


FENIX
POR LA PATRIA


FENIX
POR LA PATRIA

Buenos Aires, 02 de Octubre, 1996

Por medio de la presente autorizo al Escuadrón Fénix - Veteranos de Guerra Asociación Civil, al uso del distintivo del Escuadrón Fénix, utilizado en el



conflicto del Atlántico Sur, por la Fuerza Aérea Argentina, en 1982.

[signature]

CAPITÁN (R) JORGE L. PÁEZ ALLENDE

Cartas de lectores

La Guerra de Malvinas

Señor Director:

"El suplemento Enfoques del diario La Nacion de fecha 19 de octubre, publica una entrevista que su corresponsal en Europa realiza al historiador inglés Nigel West sobre la Guerra de Malvinas que se titula «La Argentina estuvo a punto de ganar la guerra». Analizando los distintos aspectos que allí se tocan, me pareció conveniente esclarecer el contenido de la entrevista, con algunas precisiones que se apoyan en la rigurosa investigación que realizó la Comisión de Análisis y Evaluación del Conflicto del Atlántico Sur.

"Cuando el corresponsal le pregunta por qué Galtieri adelanta la fecha de invasión, Nigel West contesta: «Es uno de los grandes misterios de este siglo, no sé qué argumentos racionales pudo haber presentado a la Junta. De haber esperado hasta octubre o noviembre, Gran Bretaña no habría tenido oportunidad alguna. Para entonces, habríamos desmantelado gran parte de la flota y los Exocet franceses ya habrían sido entregados a Buenos Aires». Pues bien, el misterio del que habla West tiene su explicación y su responsable.

"En un artículo del suscripto que el diario La Nacion publicó el 7 de octubre de 1995 se explica que el adelantamiento de la fecha de invasión se debió a la increíble torpeza diplomática para resolver el incidente de las islas Georgias. La cancillería argentina se enreda en este episodio secundario que pone en alerta a los ingleses, y entonces el canciller Nicanor Costa Méndez termina apremiando a la Junta sobre la necesidad de adelantar la fecha de invasión para no perder la sorpresa estratégica. La fecha prevista para el 25 de mayo se adelanta al 2 de abril. Este adelantamiento le acorta el invierno a la flota británica en las aguas del Atlántico Sur y le permite usar sus dos portaaviones que estaban vendidos a Australia y debían entregarlos en mayo.

"En cuanto a la apreciación política de la Junta, West dice que «hubo una combinación de malos cálculos, creyendo en el veto ruso en el Consejo de Seguridad y que Gran Bretaña no reaccionaría». Lo que ocurrió fue que la Junta proyectó la invasión sobre la base de dos supuestos:

"1°. Qué no habría reacción militar de Gran Bretaña;

"2°. En caso de que la hubiera, los EE.UU. impedirían el enfrentamiento bélico.

"Ninguno de los dos supuestos se cumplió; Gran Bretaña reacciona y envía la Task Force para recuperar las islas y, mientras la flota se moviliza, EE.UU. envía al general Haig como mediador, y cuando éste ofrece la solución de las tres banderas bajo la garantía de los EE.UU., la Junta no lo acepta, desconociendo el supuesto que ellos mismos habían establecido.

"En otra parte de la entrevista West dice que «si las fuerzas argentinas, en lugar de atacar las naves de guerra, hubieran atacado y hundido las naves de suministro y apoyo logístico, habrían terminado con la flota británica». Esta estrategia elemental, por cierto, no escapó a la consideración del comando aéreo argentino. Se consiguió hundir a dos buques de suministros, el Atlantic Conveyor y el Sir Galahad. Otros tres sufrieron averías de consideración y prácticamente quedaron fuera de combate. ¿Por qué no se pudo hacer más?, porque a los buques de apoyo logístico se los ponía fuera del alcance de los aviones y además estaban fuertemente protegidos por los portaaviones, los destructores y fragatas, que para eso estaban. Para perforar este cerco, los aviones argentinos tenían que atacar necesariamente a los buques de guerra.

"Pero hay un dato esencial que el historiador no menciona. El dato es que de cada cinco bombas que hicieron impacto en los buques, cuatro no explotaron. Esto pasó por la calibración defectuosa de las espoletas. Sobre este aspecto viene al caso mencionar el informe del secretario de Marina de los EE.UU., John Lehman, en relación con las enseñanzas que derivaron de esta guerra, y que está basado en información suministrada por los británicos. El señor Lehman decía que «los aviadores argentinos estuvieron muy cerca de la victoria; efectivamente hundieron seis buques; además, dos destructores, catorce fragatas y un buque de desembarco fueron batidos con cañones y bombas, que de haber detonado podrían haber causado su destrucción. Que no sucediera, fue tanto un tributo al coraje de los pilotos argentinos que realizaban los ataques desde muy baja altura, como una lección que les enseñó que la falta de atención a su arsenal explosivo puede frustrar el mejor desempeño militar»."

Carlos Alberto Rey
Brigadier general (R)
Sucre 1897, Capital



nformación general
oo Ernesto Ayala, ase-
el asalto a la sucursal
redicoop, no pudieron
n el sepelio. (Martín Lucesole)

La frase

"Yo soy un golpista democrático."

Del general retirado Lino Oviedo, ex comandante en jefe del ejército paraguayo, prófugo de la Justicia y precandidato presidencial por el Partido Colorado.

brían participado en el asalto fueron detenidos en la ciudad balnearia de Mar del Plata.

ECONOMIA

Quieren privatizar el Banco Nación

El Gobierno convocó a consultoras para analizar las posibilidades de venta de la entidad. La Alianza rechazó el proyecto y el diputado justicialista Humberto Roggero expresó que no levantará "la mano fácilmente para votar un proyecto de estas características".

sede en Billinghurst 1742, planta baja "A". Informaciones por el 822-7214 y fax 821-0579.

Aclaración

La recuperación del lago Lácar, por la construcción y puesta en marcha de la planta de tratamiento de líquidos cloacales, de lo que La Nacion informó el domingo 2 del actual, es un emprendimiento del Ente Provincial de Agua y Saneamiento y de la Dirección de Estudios y Proyectos del Ministerio de Hacienda y Obras Públicas del Neuquén, encargado a UTE Idreco Spa-Seminara, que construyó, efectuó el diseño de detalle y operó la planta de San Martín de los Andes hasta septiembre último. También capacitó al personal.

LA ENTREVISTA / NIGEL WEST

"La Argentina estuvo a punto de ganar la guerra"

Considerado el historiador no oficial de los servicios secretos británicos, West dice que las fuerzas argentinas, de no haber estado conducidas por "analfabetos" en materia estratégica, podrían haber salido victoriosas tras el hundimiento del Atlantic Conveyor. "Pero cometieron demasiados errores"

Por Graciela Iglesias
(Corresponsal en Europa)

LONDRES

CAMISA y pantalones de jeans, melena larga... Hay algo en Nigel West que recuerda al personaje de la serie televisiva de los años setenta *Jason King*. Como él, es un escritor que se ocupa de historias de espionaje, anda siempre en compañía de agentes secretos, maneja un Jaguar y tiene bien ganada fama de seductor.

Pero si Jason King, con sus bigotes y pantalones palazzo, terminó convirtiéndose en un chiste, a Nigel West hay que tomarlo en serio. Y no sólo por su pasado político.

"¿De qué carrera política me habla? Tenemos para diez años de oposición y ya estoy viejo para estar esperando –señaló con la sonrisa del que sabe que exagera–. Si entré en política fue para ser útil, para marcar una diferencia. En la oposición y con un gobierno que tiene una mayoría aplastante, no se puede hacer nada."

No hay rastros de resignación en sus palabras. Rupert Allason, su nombre de cuna, ha decidido que hay algo más interesante que los debates en Westminster. Y ese algo es la literatura.

Ahora está escribiendo sobre un episodio de la Guerra Fría ("leyendo documentos rusos traducidos al alemán y de allí al inglés, lo cual es un peligro"). Hablar de su último libro, *La guerra secreta por las Malvinas*, fue retroceder en el tiempo, pero con el gusto de quien se toma un largo recreo antes de regresar a la máquina de escribir.

En el living de su casa de Londres, un edificio *terrace* de tres pisos a pasos de la estación Victoria, West se sometió con increíble paciencia a una hora y media de in-



JORGE SAENZ/LEAFAX II

terrogatorio inaugurado con la más obvia de las preguntas.

–¿Qué lo llevó a escribir sobre Malvinas?

–Al final de una charla que yo di sobre Inteligencia, ante una audiencia muy variada, un hombre se me acercó y me dijo que estaba muy interesado en lo que yo tenía para decir sobre el "factor sorpresa". El centro de mi argumento era que no contar con un buen servicio de inteligencia significa terminar en un baño de sangre. Si uno es sorprendido, se termina en guerra. Esto pasó en Corea, la Guerra de los Seis Días, Afganistán y la Guerra del Golfo. La Inteligencia salva vidas. Este hombre me preguntó por qué no había mencionado a Malvinas entre los fracasos de Inteligencia. Entonces le dije que el tema me fascinaba, pero que realmente no sabía mucho, y le aclaré que nunca escribo sobre cosas que han pasado en los últimos diez años –por eso no escribo sobre el conflicto de Irlanda del Norte o el terrorismo en general–, y aplicó este principio por una simple razón: no quiero tener en mi conciencia la muerte de alguien. El tiempo protege a la gente. Pero él me hizo notar que habían pasado más de diez años y me suministró unos datos que me pusieron en camino.

–¿Esa persona era el coronel Stephen Love?

–Sí, el *attaché* de Defensa de la embajada británica en la Argentina antes de la guerra. El me pasó parte de la evidencia que había dado a lord Franks (N. de la R.: el magistrado que presidió la investigación oficial de la actuación británica en el conflicto). Pasé ese verano leyendo lo más que pude sobre la Guerra de las Malvinas, pero cada vez que terminaba un libro me encontraba con más preguntas que respuestas. Fue entonces que decidí ir a Brasil, porque me dio la impresión de que ese país había jugado una parte en el conflicto que hasta ahora no se había dado a conocer. Por medio de un amigo común hice contacto con el capitán Carlos Doglieli, que me ayudó muchísimo poniéndome en contacto con gente y ayudándome a ser objetivo. Fui también a la Argentina y a Chile porque me dio la impresión de que algo también había ocurrido allí que hasta entonces no se sabía. Volví a Inglaterra y me enteré de lo que ya sospechaba: la operación de la SAS en Río Grande. Además, entrevisté a algunas personas más, incluido uno de los agentes envueltos en la operación de desvío de las compras de Exocet por parte de los argentinos, y el libro se escribió solo. Dos años de investigación, dos meses de escritura.

–¿Puede decirnos quién fue ese agente?

–Fue un agente que se había puesto en contacto conmigo un par de años antes, porque tenía problemas para que el Servicio de Inteligencia Secreto británico (SIS) le pagara parte de los gastos en los que había incurrido, y a quien yo, como parlamentario, pude darle una mano. Cuando empecé a trabajar en el libro lo llamé. Aceptó retribuirme el favor de inmediato.

–En la lista de agradecimientos usted menciona al contralmirante David Puivertaft, del D-Notice Committee (comité integrado por representantes de las fuerzas armadas y del gobierno, que advierte a las publicaciones sobre la posible violación de un secreto de Estado). ¿Fue una forma elegante de decir que tuvo que eliminar algunos datos del libro?

–Sí. Como no quiero hacerle daño a nadie, siempre remito a los servicios secretos y a todos los que entrevisto el resultado de mi trabajo antes de publicarlo. Si hay algo que odio es que me escriban para decirme lo mal que interpreté lo que me contaron. En esta ocasión, al D-Notice Committee lo preocupaba que diera los nombres de quienes participaron en la operación de la SAS. Por eso puse los nombres de pila y sólo la inicial de los apellidos. También me pidieron que cambiara, no el contenido, pero sí el énfasis en un par de cosas más.

–¿Le pidieron que cambiara alguna fecha, por ejemplo?

–No, y yo tampoco lo habría aceptado.

–Le digo esto porque una de las personas que menciona, el capitán del navío mercante Río de la Plata, Carlos Benchetrit, hizo llegar una carta de lectores en la que aseguraba que el primer mensaje que envió a Inteligencia Naval argentina fue el 23 de abril de 1982, mientras

Continúa en la página 4

LA ENTREVISTA / NIGEL WEST

"Pudieron ganar la guerra"

Continuación de la página 3

que usted indica que un equipo de interceptación británico en Ascensión captó esa comunicación cinco días antes.

–Hmm... Así que él admite que trabajaba para Inteligencia Naval... Lo único que puedo decir es que si yo puse esa fecha fue porque me lo dijeron así. Y la fuente es confiable.

–Usted revela en detalle la intervención de varios países en favor del lado británico, con los Estados Unidos a la cabeza.

–Los norteamericanos actuaron en una forma muy previsible. Lo que a mí me sorprendió, en realidad, es que no hayan hecho más. El hecho de que el jefe del área latinoamericana de la CIA, Vinx Blocker, estuviera nada menos que en Langley, sede de la CIA en Virgina, en el momento de la invasión argentina, resulta increíble.

–En su libro menciona muy poco a Alexander Haig, aun cuando él era el principal consejero en materia de seguridad de la Casa Blanca.

–Fue a propósito: éste no es un libro político. Haig escribió su libro, la señora Thatcher también. Hay una enorme cantidad de obras sobre la guerra en sí. Yo quería que quedara muy en claro que no estoy en condiciones de escribir sobre la diplomacia secreta o los actos de guerra. Los que estuvieron involucrados pueden hacerlo; yo no.

–La certeza de los norteamericanos sobre una ayuda de Moscú a los argentinos despierta todo tipo de preguntas sobre lo que Washington realmente sabía de lo que hacían los soviéticos.

–O, mejor dicho, de lo que no hacían, porque en el caso de Malvinas los soviéticos no tuvieron nada que ver. Estoy convencido de eso por más que nunca logré hablar con el delegado del KGB en Buenos Aires. Primero se negó a hablarme y después, ya estando en Moscú, me dijo que estaba enfermo. Pero logré obtener la versión de cómo monitoreaban todo desde Londres por medio de Oleg Gordievsky, el doble agente que desertó poco antes de la caída del muro de Berlín. Y era un desastre. No sólo no avisaron a Moscú de la invasión hasta dos días más tarde, sino que, hasta el final, aseguraban que los británicos jamás ganarían.

–También menciona el caso de un ingeniero alemán que colaboró con las fuerzas argentinas en Malvinas. ¿Fue una cuestión personal o cree que Alemania Occidental estaba al tanto de esa ayuda?

–Creo que fue algo totalmente personal.

–Los australianos, neozelandeses y hasta los canadienses surgen como claros colaboradores del lado británico. Usted cuenta el caso de un canadiense

habían utilizado un buque hospital para transportar la segunda carga de Exocet a las islas. Porque no podían entender cómo los argentinos habían logrado llevarlos sin que se notara. Sé que localmente se hizo rodar ese rumor, pero es falso. Por toda la evidencia que recogí de la gente que estuvo envuelta en la operación, explicándome paso a paso cómo lo hicieron, estoy seguro de que utilizaron un barco de guerra.

–¿Por qué cree que Galtieri decidió el 26 de marzo lanzar la invasión, cuando los planes ya estaban listos desde noviembre anterior y se sabe que, de haber esperado hasta la próxima primavera, habría contado con más armamentos y material logístico?

–Es uno de los grandes misterios de este siglo. Diplomáticos norteamericanos me dijeron que era difícil encontrarlo sobrio. No sé qué argumentos racionales pudo haber presentado a la Junta (de comandantes). Incluso los analistas en Londres llegaron a una conclusión: de haber esperado hasta octubre o noviembre, Gran Bretaña no habría tenido oportunidad alguna. Para entonces, habríamos desmantelado gran parte de la flota y los Exocet franceses ya habrían sido entregados a Buenos Aires...

–Es difícil creer que fue la decisión de un solo hombre.

–Sí, y tampoco puedo explicar eso. Como tampoco puedo explicar que tres días después de la invasión hayan consultado al mayor Doglieli, experto en asuntos militares británicos, sobre el impacto que tendría en Gran Bretaña. Yo creo que en el fondo hubo una combinación de malos cálculos. Creyeron que los soviéticos vetarían la posición británica en las Naciones Unidas, pensaron que los norteamericanos no harían nada y que Gran Bretaña no reaccionaría. Y todos éstos no son juicios militares, sino políticos, realizados por gente de la que se podría haber esperado que conociera la situación internacional, especialmente cuando algunos se habían educado en Oxford y Harvard.

–Usted dice que las fuerzas argentinas se vieron alentadas a hundir el buque Invincible al saber que el príncipe Andrés estaba a bordo. Pero en Buenos Aires se decía justamente lo contrario: nadie quería tocarlo por miedo a un escalamiento de la guerra.


"Creo que a Roberto Calvi no lo mataron argentinos, sino que se suicidó"

argentina operando en Londres?

–Los servicios secretos británicos, que yo sepa, no se ocupan de asesinar a nadie. Pero lo que sí puedo decir es que le hicieron la vida muy difícil a Calvi. Sus contactos en la City de Londres sin duda sirvieron para que Middland Bank retirara el préstamo al Banco Ambrosiano. Pero, genuinamente, no sé todavía si se suicidó o lo mataron.

–¿Sus investigaciones hacia dónde lo inclinan?

–Hacia un suicidio. Tenía muchísimas razones. Usted no puede imaginarse por las cosas que pasó este hombre antes de morir. El Ambrosiano estaba asfixiado en deudas; el préstamo del Middland había desaparecido; acababa de salir de prisión, donde había tratado de cortarse las venas; la semana anterior, su secretaria se había matado tirándose de una ventana, y los argentinos acababan de rendirse poniendo fin a la última operación financiera que podía salvarlo. La policía hizo, además, un excelente trabajo logrando comparar el polvo que recogieron de la suela de sus zapatos con el muro de una obra distante unas diez cuadras del puente desde el cual se arrojó. El tenía los bolsillos cargados de ladrillos que aparentemente recogió de la obra tras saltar ese muro. En cuanto a la posibilidad de una venganza o silenciamiento por parte de una unidad argentina, si bien yo no tengo noticias de que haya habido una en actividad en Londres, sí sé que la había en Montevideo y, según me han dicho, eran capaces de hacer cualquier cosa. Pero, insisto, lo de Calvi es un misterio.

–Su libro da la sensación de que la única acción adecuada de Inteligencia por parte de los británicos en relación con Malvinas fue la Operación Journeyman, ordenada en 1977 no por un gobierno tory, sino por el laborista de Callaghan.

–Sí. Y no es raro, porque si uno le pregunta a los militares cuál fue el mejor ministro de Defensa que han tenido, la respuesta es siempre: "El laborista Denis Healey". Al contrario de lo que la gente cree, los laboristas siempre tuvieron una relación mejor con los medios castrenses que los tories.

–¿Usted cree que una Operación Journeyman II hubiera evitado la guerra?

–Sí. Las Fuerzas Armadas ar-

Pragmatismo *british*

A Nigel West, británico hasta para mirar y buen conservador, no le resulta ni irónico ni paradójico que haya sido justamente Margaret Thatcher la que rompió el aislamiento impuesto por el laborismo al régimen de Pinochet y que trabajara con él para defender a las islas de la "dictadura argentina".

"Yo creo –dice escuetamente y muy convencido– que Gran Bretaña fue a la guerra por una cuestión de principios. Pero, al mismo tiempo, fue sumamente conveniente tener a los chilenos de nuestro lado. Hay que ser pragmáticos."

PERFIL

◆ Cuando le preguntan cuál es su verdadera identidad, contesta: "Rupert William Simon Allason trabaja para Nigel West". El primero –Rupert– fue parlamentario conservador desde 1987 hasta abril último, cuando perdió por escasos votos su asiento como representante de Torbay, capital de la "Costa Azul inglesa". Al segundo –Nigel– lo llaman "el historiador no oficial de los servicios secretos". Un eufemismo muy británico.

◆ Tiene 46 años, su familia está formada por su esposa y dos hijos. Su padre, James Harry Allason, es un teniente coronel retirado con altos honores que se convirtió en parlamentario conservador para luego ser secretario privado del ministro de Guerra, entre 1960 y 1964. Los dos son miembros de los clubes Whitets de las Fuerzas Especiales y del Royal Yacht Squadron.

◆ Rupert estudió en las universidades de Londres y Grenoble. Trabajó como voluntario en la polic (Special Constable) y diferentes departamentos de la BBC TV. Se postuló por primera vez como candidato tory en las elecciones de 1979, que iniciaron la era Thatcher. Sufrió dos derrotas en distintas circunscripciones, antes de sumarse al último Parlamento de la Dama de Hierro, con la que nunca tuvo una relación afectuosa. Lo consideraba "demasiado rebelde". Tampoco se llevó bien con John Major, muy débil para su gusto.

◆ Escribió 17 ensayos y cuatro obras de ficción (entre ellas, *Asesinato en la Casa de los Comunes* y *Asesinato en la Casa de los Lores*). Su fuerte son las historias controvertidas, en las que MI-5 y MI-6 salen bien parados y los funcionarios, ensuciados. En 1982, la fiscalía británica hizo detener momentáneamente la publicación de *Una cuestión de confianza: MI-5, 1945-1972*.

◆ "West logró poner sus manos en un material bastante radiactivo", dijo el Evening Standard de su libro *Los amigos: las operaciones de la inteligencia*

a quien se le permitió hacer llamados todos los días desde una cabina telefónica en Puerto Stanley a su embajada en Buenos Aires. ¿Esto no contrasta con los alegatos de maltrato que los malvinenses aseguran haber sufrido de parte de las fuerzas de ocupación argentinas?

–Yo no fui a las islas, no sé lo que es vivir bajo ocupación y tampoco me interesó estudiar ese período. Pero lo que sí espero haber podido demostrar es que no era cierto un alegato de los malvinenses según el cual los argentinos

–Lo que puedo decirle es que recibí la impresión, muy fuerte, de que las naves madres (Capital Vessels) eran el principal objetivo de las fuerzas argentinas. Y en términos racionales esto no se explica, porque deberían ser las últimas en ser atacadas. Hasta el más lego en el tema sabe que lo importante es hundir las naves de suministro y de apoyo logístico. Es una locura ir tras las naves madres cuando éstas pueden defenderse bien y, por el contrario, no pueden hacer nada sin aprovisionamientos. Su único propósito es, justamente, defender las naves de suministro. Es un papel defensivo, no necesariamente de ataque. Cuando hundieron el Atlantic Conveyor estuvieron muy cerca de ganar la guerra. Hubieran atacado uno o dos buques más de la marina mercante y estábamos terminados. Por eso, a mí se me ocurren sólo dos explicaciones: una es que las fuerzas argentinas estuvieran dirigidas por "analfabetos" en términos estratégicos. La segunda, que buscaran algo con "valor de propaganda". ¿Y qué mejor, entonces, que hundir el barco con el duque de York adentro? Eliminar una figura de esa envergadura hubiera tirado la moral, no sólo de la flota, sino también del público británico.

–Hablemos del sabotaje a los intentos de compra de Exocet por parte de los argentinos. ¿Cuál de todas las posibles causas de muerte de Roberto Calvi usted favorece? ¿Suicidio, asesinato por parte de los servicios secretos británicos o por una unidad

de una misión que involucraba una importante acción anfibia si hubieran tenido un submarino británico –quizá con capacidad nuclear– y dos fragatas en la zona. Es posible que la amenaza argentina de 1977 no haya sido tal. Yo siempre me he preguntado si las naves argentinas no estaban dirigiéndose a Chile más que a Malvinas. Pero la Inteligencia entonces cumplió bien su papel al permitir el desplazamiento de una acción disuasiva. Esto faltó en 1982 y fue de allí que surgió el drama.

posguerra. El suplemento literario de The Times consideró "un clásico del espionaje" su obra *Garbo*, y el Manchester Evening News sostuvo que *Testigos no confiables* es "mucho más atrapante que cualquier novela de Frederick Forsyth o de John Le Carré".

● Ahora dice que se dedica exclusivamente a la literatura. La política, afirma, "dejó de ser incluso un pasatiempo".

Puerto Libre

Por Orlando Barone

Desembarco pretoriano

"EN una situación peligrosa, al primer disparo, la obligación inicial de un agente del Servicio Secreto es arrojarse sobre el presidente, tirarlo al suelo y luego introducirlo sin miramiento dentro de su coche blindado: Ford y Reagan fueron objeto de esas brutalidades bien intencionadas", escribe Henri Pierre, corresponsal de Le Monde y de la BBC en Washington, en su libro *La Casa Blanca*.

Pero no siempre –y sobran magnicidios en la última década– estas prevenciones dan resultado. Hace más de dos mil años, el casi todopoderoso Julio César confió en Bruto, su hijo adoptivo, quien, contradiciéndolo, lo asesinó en la escalinata del Senado.

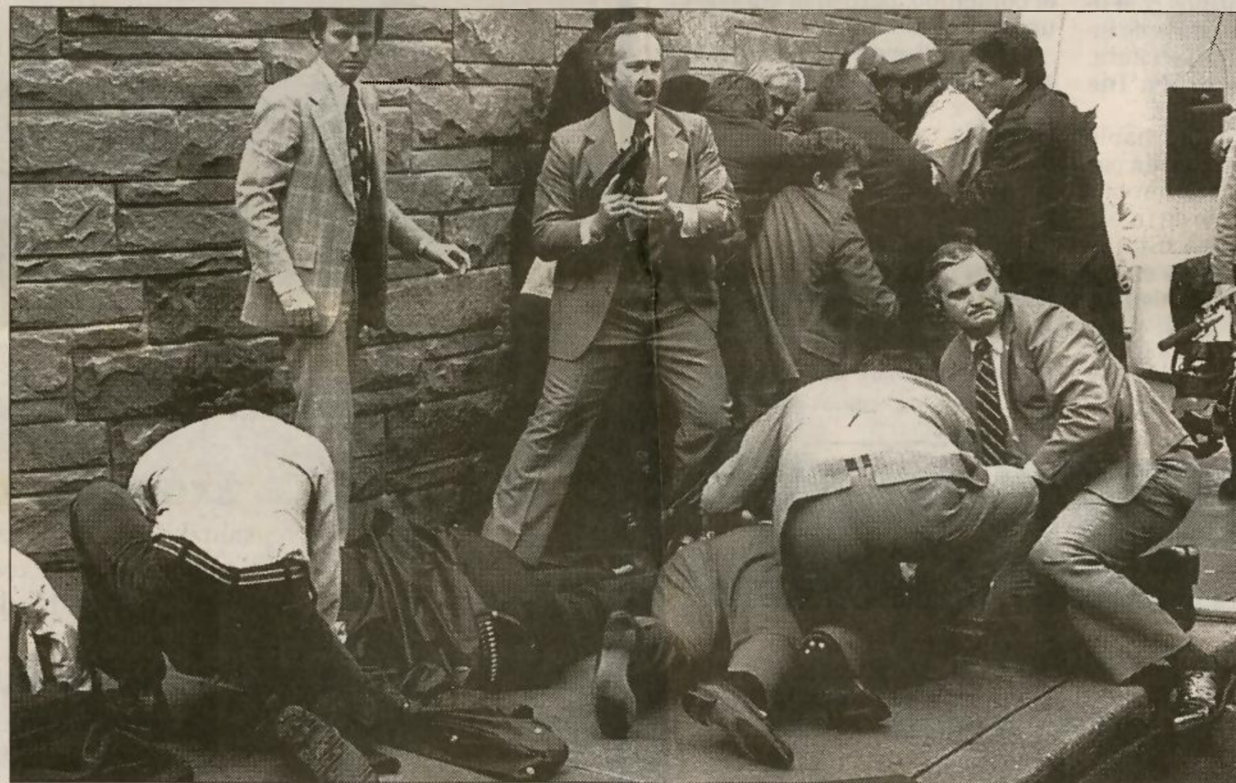
Mathias Rust, un piloto alemán de dieciocho años, cumplió en 1987 el sueño de cualquier espía que se precie: aterrizó con su avioneta en plena Plaza Roja de Moscú –cuando aún en las películas los rusos hacían de malos–, en un alarde de acrobacia entre los radares y las trampas antiaéreas de la desconfiada defensa soviética.

En los Estados Unidos, si no bastaran cuatro presidentes asesinados en un siglo –Gardfield, Lincoln, Mac Kinley y Kennedy, aparte del atentado en que Reagan fue gravemente herido–, la globalización del terrorismo acentuó presión sobre la guardia pretoriana. Nombre de aquel antiguo cuerpo que cuidaba con rigor la vida de los emperadores.

La desmesurada o abusiva tropa de desembarco que custodia vida y alma de los Clinton, con ostensible preferencia al varón que ocupa el cargo, irritó primero la sensibilidad patriótica del gobernador de Brasilia por el bochorno de que en "su propia casa" lo obligaran a someterse al detector de metales. Al menos la irritación puede ser soberana. Allá, o en cualquier otra latitud emocional, que con ligereza tildaríamos de utópica o aún más: de anacrónica.

No resultó cómodo someterse a esos síntomas de control que se asoman al umbral de la legitimada insolencia.

Probablemente, este gigante platinado y rubicundo registrado como William Jefferson Clinton ya había sido enterado del relajado oficio de las custodias presidenciales argentinas. Hace unos años, el cómico Mario Sapag, contratado por la revista Gente, caracterizado como el canciller Dante Caputo y en una limousine, engañó a las sucesivas barreras policiales que debió franquear en Chapadmalal y se encontró tocando el timbre a la puerta del bungalow de Raúl Alfonsín cuando éste



DON RYPKA-BETTMANN / UPI

Washington, 30 de marzo de 1985. Guardaespaldas cubren a Ronald Reagan, que acaba de ser baleado

era presidente. Un poco más de estupor le causaría a Clinton saber que hace seis años robaron en la cantina de la Casa Rosada. Menos lo sorprendería –siendo su país el pionero a partir del Watergate– enterarse de que ciertos funcionarios locales suelen sospechar que sus teléfonos están intervenidos en forma subrepticia y que hay quienes escuchan hasta los comprometidos suspiros de misteriosas señoritas de coloquio privado.

La agenda neuronal del presidente del país más poderoso ya cargaba suficientes problemas al llegar, incluso hasta de índole burdamente sexual.

Hubiera sido más carga alertar a Clinton de la laxa vigilancia en el Congreso nacional, donde un pícaro votó desde una banca como si fuera un diputado y en el cual ladrones nunca hallados robaron documentos del despacho de un legislador experto en temas de defensa. Al fin de cuentas, hace poco, en Washington, luego de sobrevolar espacio prohibido, un avión se estrelló contra una pared de la Casa Blanca y sólo fue descubierto por el perro cuando estaba hecho añicos. No hay referencias acerca de la reacción de los moradores.

En los días previos a la visita y aun durante ella, un trágico folletín negro fluyó aquí sobre la sociedad anfitriona. Ciudadanos indefensos, sin guardaespaldas, salvo resonantes excepciones postales, fueron sacudidos por la inquietante



CARLOS CRUSOE

Clinton en Buenos Aires

tómbola del destino cotidiano argentino. No hay robustos ni sagaces marines, ni Clint Eastwood, que sean capaces de asegurarles a aquéllos la eficacia de la línea de mantenimiento de aviones, lanchas interisleñas, alíscafos y colectivos en los que viajan, ni la llegada a salvo a casa de un estudiante viajero, o la solvencia psicofísica de la policía, que siempre fue o está por ser la mejor del mundo.

Y aunque la tómbola argentina ha formado incomparables anticuerpos de supervivencia (la prueba es que el gobernador de la provincia de Buenos Aires incrementó la densidad de población al emitir un millón de nuevos documentos), hay veces que falla. El resultado mayor suele ser la tragedia y el más común, la comedia.

El argentino es universal, no folklórico, pero si lo apuran con la patria, se vuelve Martín Fierro, Gardel, El Che y Maradona, todo junto.

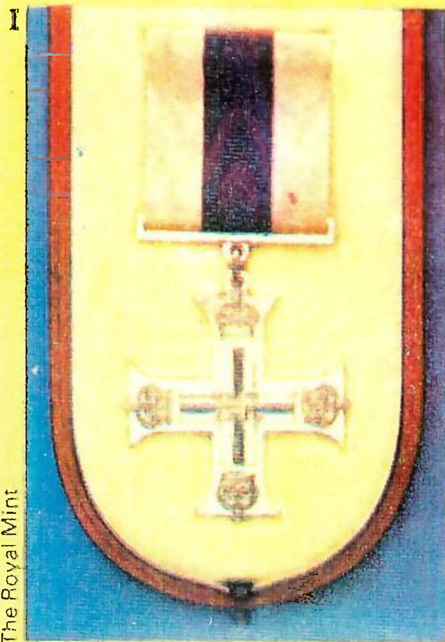
Rousseau, hace dos siglos, y como si hubiera pensado en brasileño, llamaba soberano al cuerpo político. Y decía: "Que nunca éste puede obligarse, ni incluso en relación con los demás, a nada que derogue ese acto primitivo de soberanía, como sería su sumisión a otro soberano. Violar el acto por el cual existe significaría anularse y lo que nada es, nada produce".

Chuang Tse tiene un consuelo: "Cuando el pez está apresado –sentencia–, se olvida de la red". No explica si resignado o contento.

Ya se fueron los simpáticos Clinton. Anoche, por reflejo de pez, me paré a mirar el Obelisco. Estaba erguido, como siempre.

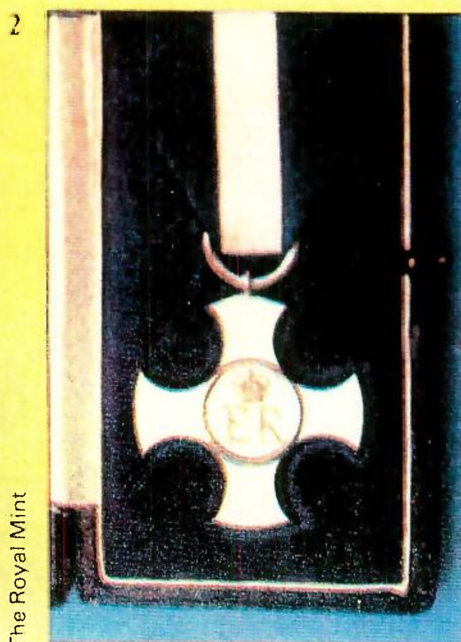
Las condecoraciones a los tripulantes del ZA-290

1



The Royal Mint

2



The Royal Mint

3



The Royal Mint

1 Military Cross
2 Distinguished Service Cross
3 Distinguished Flying Cross

Estas condecoraciones fueron instituidas durante la Primera Guerra Mundial, para los oficiales jóvenes de las tres fuerzas. La típica citación corresponde a un oficial que conduce en batalla a sus hombres con excepcional coraje y habilidad de recursos. En el caso de los aviadores, puede otorgarse por una campaña o por una sola misión exitosa. Los colores púrpura y blanco de la militar, se repiten en franjas diagonales en la cita de la RAF –derecha– en tanto que la naval –centro– llevan los austeros azul y blanco que son costumbre del arma.

1



The Department for National Savings

2



The Royal Mint

3



The Department for National Savings

1 Military Medal
2 Distinguished Service Medal
3 Distinguished Flying Medal

Son el equivalente de las condecoraciones MC, DSC y DFC, para los suboficiales y también datan de la Primera Guerra Mundial.
La cinta de la MM lleva los colores nacionales británicos y ambas, las DSM y DFM son ligeras variantes del diseño de las equivalentes para oficiales. Se entregan por "actos ejemplares de valor bajo el fuego enemigo".

[illegible]

[illegible]

El piloto del Sea King ZA-290

Lieutenant Commander Hugh John LOMAS, Royal Navy; Lieutenant ... OMAS, ... mander Simon Clive THORNEWILL, Royal Navy; Lieutenant Alan Reginald Courtenay BENNET, Royal Navy; Lieutenant Nigel Arthur BRUEN, Royal Navy; Lieutenant Richard HUTCHINGS, Royal Marines; Acting Lieutenant Keith Paul MILLS, Royal



The Press Association

Lt Richard Hutchings, DSC, his wife and two sons

From the citation for Sub Lieutenant P T Morgan's DSC

'On two occasions he dived into the flooded forward magazine, in the

Cristina Kirchner nació en Santa Cruz y defiende su provincia

Por qué esta mujer le pone los pelos de punta a los senadores

Los compañeros del partido ya conocen su rebeldía, pero su posición con los límites hizo que pidieran que deje de ser senadora.


La senadora Kirchner no sólo se ocupa de los Hielos en el Congreso sino de la gente.

Al revés de lo que suele ocurrir, es a los hombres a quienes se le ponen los pelos de punta cada vez que la senadora por la provincia de Santa Cruz, Cristina Fernández de Kirchner, pone su voz y presencia en la Cámara alta. Desde el momento en que se definió como peronista y no menemista siempre puso su gota de rebeldía en la bancada. Pero lo que peor puso a sus compañeros políticos fue su feroz reprobación al acuerdo al que intentan llegar el presidente argentino y el chileno Eduardo Frei con respecto a los límites de los Hielos Continentales.

Mientras el presidente Menem está convencido de que el mejor acuerdo con su colega chileno sobre esa zona de Santa Cruz es trazar una línea poligonal entre el Monte Fitz Roy y el cerro Daudet, la senadora se plantó firme en su postura de que ese acuerdo significa **"entregar territorio argentino"** y que **"se puede perfectamente trazar un límite más justo por las altas cumbres"**.

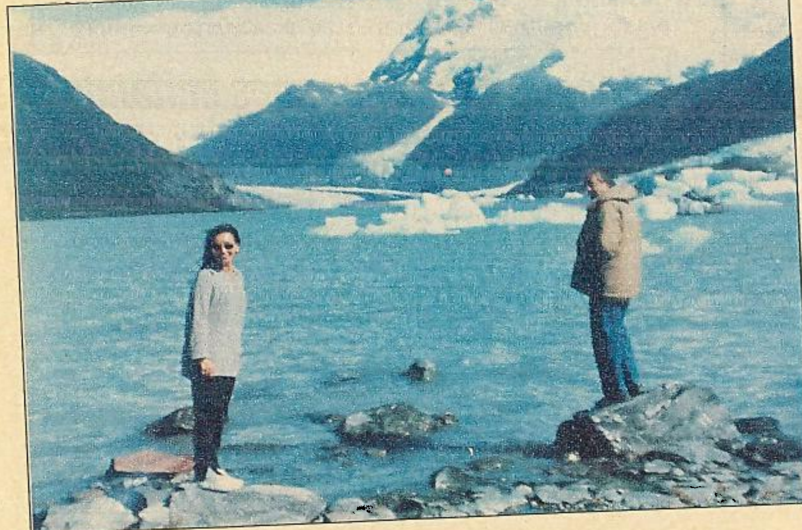
Piensa formar un bloque unipersonal

La enorme fuerza de carácter que muestra la senadora Kirchner hace temblar a sus colegas del Partido Justicialista. No sólo defiende su posición dentro de la Cámara, sino que permanentemente da charlas y conferencias sobre los Hielos Continentales. De una de esas reuniones, en febrero de este año, un grupo de jóvenes decidió recorrer el lugar y a su regreso, se convirtió en defensor absoluto de la senadora.

A pesar de que después de su último voto en contra de sus compañeros partidarios, frente al proyecto de crear un Consejo de la Magistratura, Cristina Kirchner está a un paso de quedar fuera del bloque, ella sigue dando pelea. Ahora, después de un pedido que los legisladores justicialistas le elevaron al vicepresidente Carlos Ruckauf para que la senadora sea separada del bloque, ella contestó que tiene la solución en sus manos: **"Si me separan, voy a formar el Bloque Justicialista por Santa Cruz y de ninguna manera me iré del partido. Yo represento al peronismo de mi provincia que me eligió con el 80 por ciento de los votos"**, aseguró.

Sola o acompañada, la senadora Kirchner no tiene ninguna intención de abandonar su pelea por la soberanía en la zona de los Hielos Continentales. Asegura que no tiene mayor ambición política que la de representar a su gente y que ellos viven en esas tierras que el presidente Menen quiere rematar en sus acuerdos con países vecinos.

Y esto no es nuevo para el Presidente ni para sus colegas, porque ya se opuso en forma terminante a proyectos muy buscados por el oficialismo como la privatización de los aeropuertos, la venta de la represa de Yaciretá o el reparto entre las economías regionales. **"Los oficialistas tienen un modo de proceder fascista. Más que compañeros de bloque parecen una asociación ilícita y no tengo por qué ser disciplinaria con eso"**, asegura con firmeza la más férrea defensora de los Hielos. ■


Con su marido, cree que los límites son las altas cumbres.

Sandro, Serrat y la Negra Sosa son algunos de los personajes

Desde que empezó a armarla hace dos años, sumó famosos para hacer los extraños seres de "Lo que me costó el amor de Laura".

Le llevó dos años de duro trabajo, pero finalmente Alejandro Dolina está a sólo un paso de darse el gusto de unir sus dos grandes pasiones sobre un escenario y en un disco, rodeado de grandes amigos. Los primeros intentos los hizo en 1990, en tevé y con una obra musical que duraba media hora. Pero recién hoy, Dolina tiene en sus manos la ópera en la cual volcó su genio literario y su amor por la música.

Dolina no sólo es el autor de la historia y las canciones de "Lo que me costó el amor de Laura", sino también su protagonista vocal. Para los otros muchos personajes que rodean la fábula amorosa de Manuel, el enamorado, el autor contó nada menos que con las voces de Julia Zenko, Sandro, Les Luthiers, Juan Carlos Baglietto, Joan Manuel Serrat, Mercedes Sosa, Los Huanca Huá y los instrumentos de la Orquesta Sinfónica Nacional, bajo la batuta del maestro Pedro Ignacio Calderón.



"De todo lo que hice —asegura Dolina— **esta obra es la que más me costó en todos los sentidos. Significó mucho trabajo escribirla y también fue fuerte el compromiso espiritual. Pero tal vez no esté relacionado sólo con la ópera, sino también con que antes escribía con más facilidad y quizá con más liviandad."**

Con el empuje de otro músico, Javier Zentner, cierto día Alejandro Dolina se animó finalmente a

puede cambiar"


Landriscina se juega por el humor "que no necesita de groserías".

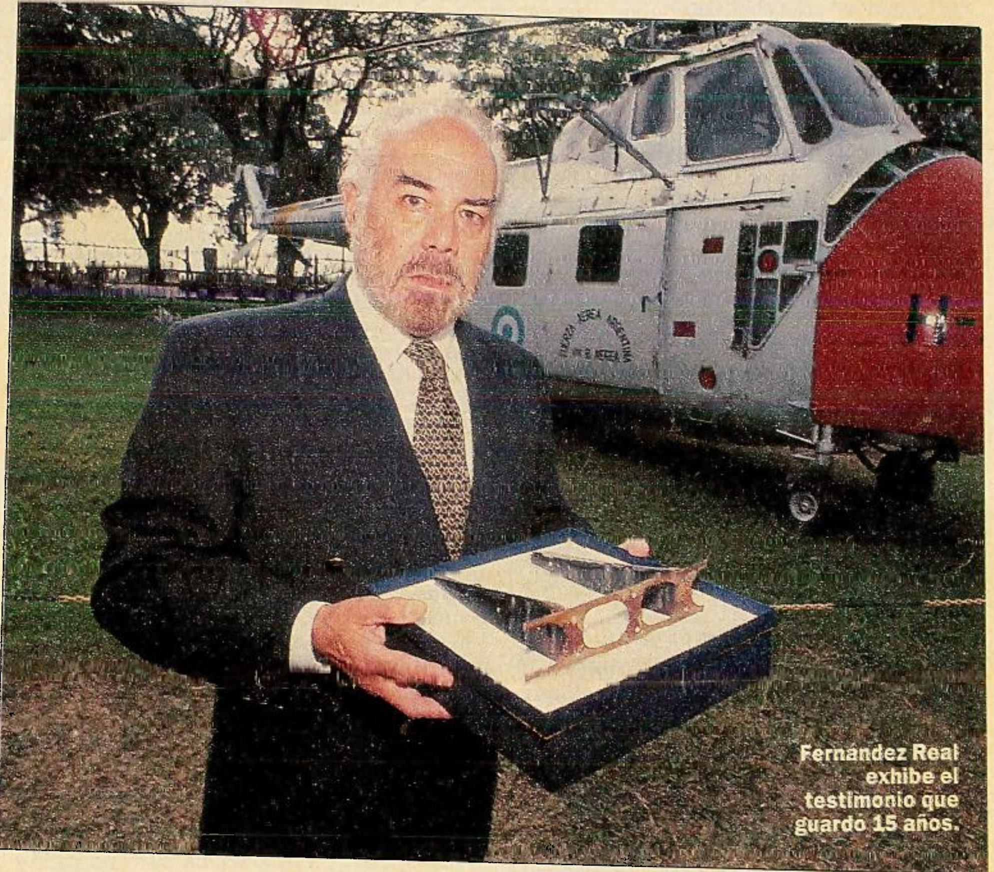
pertensión y el doctor Favaloro me lo pidió. Lo que me preocupa, y mucho, es la gordura. No me gusta nada verme gordo. Me aflijo cuando me veo así y trato de bajar de peso", concluye. ■

Pablo Gorlero
Fotos: Fabián Uset
(Desde Corrientes)

Es un rotor de un helicóptero caído en la Guerra hace 15 años

Tiene la prueba de que Chile dio apoyo a los ingleses en Malvinas

Oscar Fernández es periodista y logró reconstruir una operación militar que involucraba al régimen de Pinochet.


Fernández Real exhibe el testimonio que guardó 15 años.

Durante 15 años, el periodista Oscar Alberto Fernández Real tuvo en sus manos la única prueba de una misión ultrasecreta de los ingleses en la Guerra de las Malvinas. Prueba de una operación que durante años intentaron negar tanto el gobierno británico como el argentino y el chileno.

Se trata del rotor de un helicóptero caído en territorio chileno el 19 de mayo de 1982, cuya misión era apoyar un plan de destrucción de pistas e instalaciones de dos bases aéreas argentinas para evitar los ataques de la aviación que tanto preocuparon a los ingleses durante el conflicto bélico.

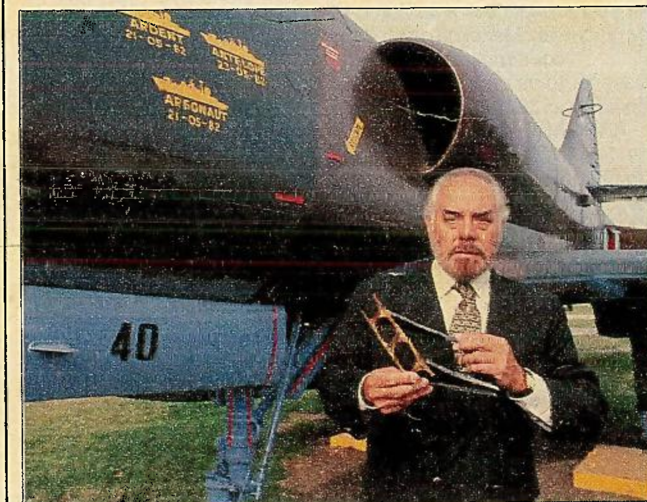
"El accidente provocó nerviosas consultas entre las autoridades chilenas. Hubiera correspondido internar la máquina hasta el final de la guerra, pero la trascendencia periodística hubiese perjudicado la postura de neutralidad que fingía adoptar el régimen de Pinochet —analiza Fernández Real—. **Lo que se hizo fue mandar palas mecánicas para cubrir los restos del helicóptero que estaba semidestruido sobre una playa marítima en el paraje denominado Cañada de los Ciervos a 26 kilómetros de la ciudad de Punta Arenas. El descubrimiento tampoco le convenía al gobierno de Thatcher porque demostraba su intención de llevar el conflicto hasta el mismo continente americano, sin obtener réditos significativos que lo justificaran. Y para Galtieri no era muy halagador que se comprobara cómo efectivos enemigos podían incursionar con cierta libertad sobre sus fronteras continentales."**

Entregó la pieza al Museo Aeronáutico

Lo que nadie tuvo en cuenta es que el rotor del helicóptero había caído en el agua y que Fernández Real, junto al fotógrafo Leonardo Zavattaro y el chofer José Fernández que cubrían la guerra para el diario "Clarín", lo iban a encontrar con la ayuda de pobladores chilenos y pescadores. La odisea no terminó allí: el periodista fue detenido por detectives de la Dirección de Seguridad Chilena y conducido hasta las oficinas del diario "La Región", donde hicieron revelar el material fotográfico para supervisar qué habían captado. Sólo recortaron un negativo donde se veía un helicóptero chileno en vuelo, pero no advirtieron las imágenes del rotor que fueron transmitidas y publicadas en el diario al día siguiente. A pesar de la primicia, Fernández Real siguió con su investigación. Así pudo demostrar que la operación había existido y que los tripulantes del helicóptero, luego de refugiarse en los cerros, se habían entregado ante los carabineros, quienes los remitieron hacia Gran Bretaña sin que se le permitiera tomar contacto en ningún momento con la prensa.

"A pesar del fracaso de la misión fueron condecorados, lo que habla por sí sólo de la importancia que tenía esa operación de apoyo a dos grupos de quince comandos, que iban a desembarcar en suelo argentino en dos aviones para destruir las pistas", afirma el periodista.

Fernández Real acaba de entregar al Museo Nacional de Aeronáutica de la Argentina ese único testimonio de la misteriosa y frustrada aventura bélica inglesa en territorio argentino y con apoyo chileno. Está convencido de que todas las partes ya le han perdonado su indiscreción. ■



A partir del rotor reconstruyó la misteriosa misión inglesa.

CORREO DE AMIGOS

PARA ELLAS A

QUISIERA encontrar a una amiga con quien compartir esas cosas simples como un café, un buen libro, una tarde lluviosa y todo aquello que nos rescate de lo cotidiano, lo rutinario y las carencias afectivas. De mediana edad, de cualquier estado civil, de Capital o alrededores. Soy un hombre discreto, culto y respetuoso, espero encontrar lo mismo. Casilla de Correo 51, suc. 7 (1407), Capital.

ME LLAMO Marcelo, soy tímido, 19 años, deseo conocer a una mujer de 15 a 25 años, preferentemente de Baires, que le guste la poesía y sea retímida, sincera, para formar una linda amistad. Mido 1,80 m, me gusta escribir poesías, etc. Tinogasta 2574, Florencio Varela (1888).

DESEO conocer a una dama con la cual comenzar un hermoso andar tras la felicidad. Me llamo Alberto, 44 años, soy soltero, no tengo hijos, bien parecido, soy trabajador, tengo un buen oficio y prefiero que la dama sea de Mendoza o Córdoba. Linda física y espiritualmente, de entre 36 y 44 años, con ganas de luchar en todo sentido, y sin complejos ni ataduras. Escribir a: Casilla de Correo 83, sucursal 17 (2000), Rosario.

ME DIRIJO a una dama que se sienta sola, deprimida y abrumada por la soledad. Les ofrezco escribirles para alentarlas y confirmarles que la vida es grata, en serio. Casilla de Correo 687 (2000), Rosario.

SOLTERO, 47 años, 1,76 m, 73 kg, piel trigueña, ojos negros, cabellos negros, buena presencia, técnico electrónico e hijo único. Vivo en el campo, con propiedades en el campo y la ciudad, auto y buen pasar, trabajador, honesto y de buen carácter. Busco compañera para toda la vida, soltera, sin hijos, de buena presencia, sencilla, cariñosa, de buena moral, de 27 a 37 años y que le guste el campo. Hugo, Hernández (6403), Roosevelt, Rivadavia, Baires.

AMOR maravilloso, deseo encontrar una mujer de hasta 50 años, blanca, delgada, sin compromisos familiares, de Capricornio, Tauro, Virgo, Aries, que esté un poco sola en esta vida y quiera iniciar una hermosa relación simple y sin problemas, con sentimientos positivos y duraderos. Tengo 59 años, libre de compromisos, blanco, 1,69, 79 kg, con hogar propio y economía resuelta. Me considero un hombre independiente, activo, de buen nivel cultural y humano, con buenas cosas para compartir y disfrutar. En la búsqueda de ese raro y maravilloso momento en el que nos damos cuenta de que hemos descubierto un gran amor que, tal vez, sea la única magia. Foto y Tel. a: J.M., Don Bosco 497, San Nicolás (2900).

¡HOLA! Deseo conocer a una dama que crea en la pareja y en el amor, no importa su raza o religión, sincera, honesta y humilde. De hasta 40 años, soltera o separada. Me llamo Emilio, estoy separado, 42 años, trabajo por mi cuenta y vivo en mi casa solo. Pintos 1060 (1852), Burzaco. Prefiero que sea de Baires.

JORGE, de 33 años, soltero, delgado, ojos celestes, cabellos castaños, me gusta escuchar música, pasear y divertirme. Soy de buen carácter y cariñoso. Busco una chica de 25 a 30 años, de buen genio, delgada, con ganas de entablar una linda amistad y, con el tiempo, Dios dirá... Larrechea 2422, Dpto. 116, monoblock 39 (2000), Rosario, Prov. de Sta. Fe.

SEÑOR de 61 años, soltero, vivo solo, alquilo, tengo todo listo para casarme, soy discapacitado de ambas piernas, pero camino, tengo dos pensiones y busco a una dama preferentemente soltera, sola, sencilla, no tengo pretensiones por la belleza física, pero sí por su edad; deseo que tenga de 22 a 32 años. Antonio, Roca 2765, dpto. 14 (1437). También puede comunicarse personalmente.

La publicación de su carta en Correo de Amigos es gratuita y ninguna persona, agencia o institución está autorizada para actuar en su nombre ni oficiar de intermediario con ningún fin. Semanario no propicia ningún encuentro posterior entre las personas, en forma directa ni a través de terceros.

SE HACE CAMINO al andar... Separado de 51 años, alto, delgado, de buena presencia. ¿Lo intentamos juntos? Deseo encontrar una dama de 45 a 50 años, femenina, apasionada, compinche y amiga que resida en Capital o alrededores. Tel. a: Casilla de Correo 52, suc. 2 (1408), Capital Federal.

AMIGA, soy viudo, me llamo Joaquín, 44 años, muchísimas ganas de disfrutar de la vida, no importa tu edad o estado civil, simplemente espero que tengas las ganas de que juntos descubramos todo lo hermoso que puede brindarnos el compartir un excelente momento de intimidad. Tel. a: F.G. de la Cruz 6863, edif. 6 piso 1º "A" (1439), Capital Federal.

ME GUSTARIA conocer a una mujer simpática, de los pies hasta el alma. Me llamo Roberto, soy delgado, 1,70 m, 31 años y soltero. Casilla de Correo 124 (1663), San Miguel.

ROMANTICO y compañero: para quien cree en la amistad y el amor eternos, te estoy buscando a vos, únicamente para mujeres. No importa tu edad, yo tengo 18 años, estudio, soy escorpiano y estoy esperando tu carta. José, Arcos 2966 (1429), Capital Federal.

ME DIRIJO a vos, mujer de hasta 40 años, de figura agradable, si buscas al hombre perfecto, buscas en vano, no existe, ahora si buscas un hombre de 31 años, honesto, sencillo, trabajador como yo, que te ofrece una pareja estable, construyéndola con honestidad, fidelidad, diálogo, amistad, compartiendo planes, pasión, realidades, etc. Escribime solamente si sos de Capital Federal. Ramón, Triunvirato 4090, 1º "B" (1431).

¡HOLA AMIGA! Te estoy esperando, quisiera que tuvieras entre 20 y 33 años, sencilla, simpática, femenina, para ver si entablamos algo serio. Yo soy Diego, soltero, de 29 años, de estatura mediana y peso acorde, culto, educado y simpático. Si estás de acuerdo a esta propuesta, escribime a Casilla de Correo 53 (1414), Baires.

ME LLAMO Emi, soy jubilado, 65 años, 1,68 m, 80 kg, ojos celestes, excelente presencia y nivel socieconómico y cultural. Muy dulce, cariñoso y varonil. Solicito encontrar señora de edad acorde, muy femenina, coqueta y tierna, para posible casamiento. Foto a: Bombal 1058, San Rafael (5603), Mendoza.

ME LLAMO Miguel, 61 años, busco una compañera muy buena y cariñosa, que sea de Córdoba, Tucumán, Mendoza o Mar del Plata, sin compromisos, sin hijos. Deseo foto de cuerpo entero a: Belaustegui 3921 (1407), Capital.

ABOGADO, me llamo Ernesto, de 44 años, soltero, agradable, de buena posición económica, deseo encontrar a una señorita de 25 años en adelante, para derrotar la soledad. Enviar foto y Tel. a: Av. Alsina 89 (6740), Chacabuco.

DESAMPARADO y solo me encuentro, pero vos podés hacer que mi vida cambie de color con una carta tuya, un rayo de luz cubrirá mi mente. Me llamo Omar, 31 años, ojos marrones, 1,70 m, soy bueno, honesto, trabajador, viril, me gustan las cosas correctas y trabajo en una repartición nacional. Belgrano s/nº, Bº Villa Nueva (5862), provincia de Córdoba.

Los lectores que deseen comunicarse a través de estas páginas deben escribir a Revista Semanario, Correo de Amigos, Sarmiento 1113 (1041) piso segundo, Capital Federal. El único requisito para la publicación es enviar fotocopia de documento de identidad y, para que más gente pueda aprovechar este espacio, sugerimos ser lo más claro y conciso posible.

SEPARADO de 50 años, 1,80 m, 90 kg, pelo castaño, bigotes, buena presencia y nivel socieconómico, resuelto totalmente con fines serios a relacionarme con una dama. Casilla de Correo 85, suc. 8 (1408), Capital.

DESEO conocer a una mujer de 26 a 34 años, con fines serios, para abandonar juntos la soledad y poder ser felices, con amor y comprensión. Necesito sea sencilla, honesta y buena compañera. Me llamo Roberto, treintañero, soy soltero, 1,70 m, delgado, no tengo vicios, muy buena presencia, de buen carácter, compañero, sencillo. Me encanta pasear y, por sobre todo, compartir cosas con la mujer amada. Tel. a: Casilla de Correo 1073, C.C. (7600), Mar del Plata.

JOVEN soltero de 39 años, 1,65 m, cabellos y ojos castaños, desearía conocer compañera afín con quien compartir gratos momentos, con fines serios. Ofrezco discreción y cortesía. No olvides que el amor es lo más importante en esta vida. Casilla de Correo 2024, Correo Central (1000), Capital. Me llamo Diego.

PARA ELLOS B

BUSCO un hombre de 35 a 57 años, para formar pareja estable, con fines serios. Dispuesto a vivir en mi casa, que pueda mantener un hogar, le guste cocinar y acostarse de madrugada. Viuda, 47 años, cabellos castaños, ojos verdes, gordita, 1,66 m, camino con bastón, no trabajo, vivo con mis hijos de 11 y 15 años, soy propietaria, romántica, dulce, apasionada y mimosa. Liliana, Casilla de Correo 66, suc. 7 (B) (1407), Capital.

SOY AZUCENA, morocha, de buena presencia, 54 años, 1,67 m, hogareña, afectuosa, sencilla y culta. Me gustaría relacionarme con un caballero viudo o divorciado, de 50 a 60 años, alegre, sensible, que desee una relación formal y compartir lo bueno y lo no tan bueno. Enviar datos y Tel. a: Casilla de Correo 18 (1429), Capital Federal.

DOCENTE, jubilada, 72 años, amplia cultura, moderna, actualizada, con sentido del humor, rubia, de ojos claros, 1,55 m, 53 kg, saludable, hogareña, costum-

CORREO INTERNACIONAL F

TENGO 31 AÑOS, me llamo Paula Molina Rodríguez, soy licenciada en Economía, profesora, quisiera intercambiar correspondencia con personas de ambos sexos de la Argentina y de todo el mundo. Mi dirección es: Calle 5 Nº 233, entre F y Y, Cumanayagua, Cienfuegos, Cuba (87510).

ME GUSTARIA ampliar mi círculo de amistades a través de todo el mundo y, en especial, de la Argentina. Me llamo Amarylis Alvarez Puiguert, tengo 27 años, trabajo en una empresa avícola y soy técnica en Contabilidad. Avenida 64 "A" Nº 6504, entre 65 y 67, Cienfuegos, Cuba.

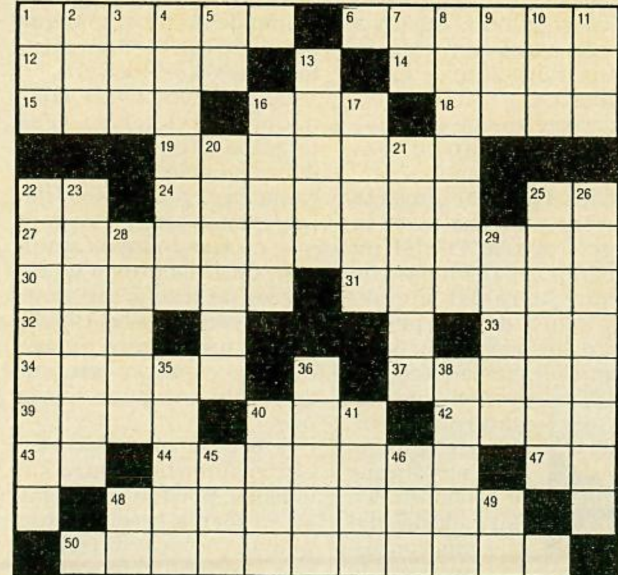
ME LLAMO Françoise Couturier, tengo 40 años, nací en París, soy soltera, sin hijos, enfermera y secretaria médica. Me gustaría tener muchos amigos en Argentina, Uruguay, Chile y otros países, además puedo escribir en español, inglés y francés. Me gustan los ani-

Tenía una dolencia congénita en la válvula aórtica y no había otra opción

Schwarzenegger se operó del corazón de urgencia para no morir

Arnold Schwarzenegger habría muerto si no se hubiera sometido a una cirugía a corazón abierto para que le reemplazaran una válvula defectuosa. Aunque Schwarzenegger trató desesperadamente de disminuir la importancia de la operación, sus amigos dicen que no tenía opción.

Un afamado cirujano estadounidense comentó que la operación de Schwarzenegger, el popular actor de "Terminator", sin duda, le salvó la vida.



Arnold, con su mujer María y su bebé, se operó el 14 de abril.

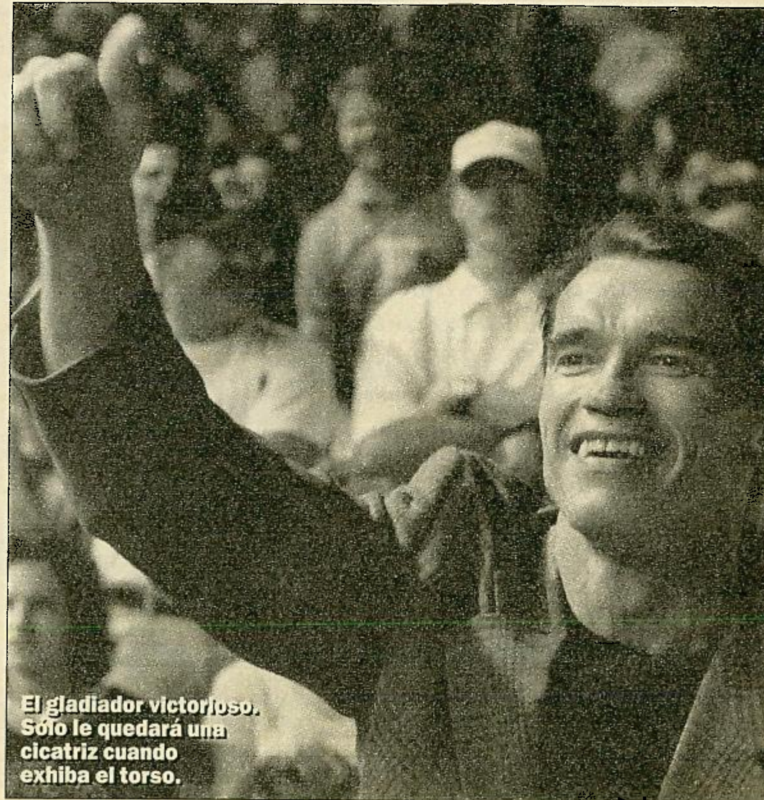
Arnold, de 49 años, sufría de un problema congénito en la válvula aórtica y aseguró, luego de operarse, que la cirugía fue **"opcional"** y que los médicos decidieron realizarla en este momento, "mientras todavía soy joven y sano".

La versión de Arnold es que le cambiaron la válvula porque estaba sano. Pero los médicos sostienen que si no se hacía rápido, el actor corría el serio riesgo de un ataque.

Pero el doctor Richard Engelman, profesor de Cirugía en la Facultad de Medicina de la Universidad de Connecticut opina lo contrario: **"Los pacientes que sufren ese problema tienen un serio riesgo de sufrir un ataque o falla cardíaca si no le realizan cirugía. Schwarzenegger puede haber dicho que fue 'opcional', pero lo que pudo elegir probablemente fue entre realizársela dentro de un mes o dos, no más".**

Arnold, cuya esposa está embarazada de su cuarto hijo, ha sabido durante años que sufría un problema cardíaco grave: una falla en la válvula aórtica restringe el flujo sanguíneo que sale del corazón, haciendo que se agrande considerablemente al intentar bombear sangre con una presión aumentada.

"Arnold siempre sintió que tenía mucho tiempo para corregir el problema —dice la fuente cercana—. **Pero todo eso cambió hace unos meses cuando empezó a sentir palpitaciones y dolor de pecho. Fue internado en secreto y los exámenes demostraron que necesitaba un cambio de válvula. Los médicos lo sentaron y le dijeron que si no se operaba podía correr riesgo de muerte."**



El gladiador victorioso. Solo le quedará una cicatriz cuando exhiba el torso.

El actor, conmocionado, le confió a un amigo: **"Operarse o morir. Cuando te dan esa opción, te aseguro que te sacude".**

Uno de los allegados señaló otro indicio de que se trataba de la única opción posible: **"De otro modo, Arnold no se hubiera internado para una cirugía mayor con una esposa embarazada de cuatro meses".**

La operación se realizó el 14 de abril y duró tres horas. En ella los médicos realizaron un corte de 15 centímetros en el musculoso pecho del actor y le reemplazaron la válvula con problemas. La incisión dejó una cicatriz muy fina que con un poco de maquillaje apenas se notará cuando el actor muestre el torso desnudo en futuras películas.

Arnold, que interpeta al villano Señor Frío en la ultima película de Batman, dijo a su amigo: **"María nunca me pareció más hermosa que cuando la vi al despertar de la cirugía. Los dos agradecimos a Dios cuando los médicos me dijeron que iba a estar bien. Estoy de vuelta y con un 'bobo' más fuerte que nunca".** ■

CRUCIGRAMA

1	2	3	4	5		■	6	7	8	9	10	11
12					■	13	■	14				
15				■	16		17	■	18			
■	■	■	19	20				21		■	■	■
22	23	■	24							■	25	26
27		28								29		
30						■	31					
32			■		■	■	■		■	33		
34			35		■	36	■	37	38			
39				■	40		41	■	42			
43		■	44	45				46		■	47	
	■	48								49	■	
■	50											■

HORIZONTALES

1. Cargar demasiado la popa. **6.** Planta leguminosa de flores amarillas. **12.** Ciudad de Marruecos, a orillas del Atlántico. **14.** Quitar la cáscara a algo. **15.** Liar, atar. **16.** Preposición inseparable "del lado de acá". **18.** Sin compañía. **19.** Hará aire con el abano. **22.** Otorga, dona. **24.** Halabas, tirabas. **25.** Sexta nota musical. **27.** No verosímiles. **30.** Arrimar de espaldas. **31.** (¡...Sésamo!) Fórmula mágica de "Alí Babá y los cuarenta ladrones". **32.** Palabra usada en computación para conocer el contenido de un directorio. **33.** En Argentina, tratamiento por "tú". **34.** De muy baja estatura. **37.** Planta gramínea de hojas estrechas. **39.** Arma antigua de guerra. **40.** La primera mujer, según la Biblia. **42.** Hijo de Jacob y de Zilpa. **43.** El uno en los dados. **44.** Caminamos de allá para acá. **47.** Preposición "debajo de". **48.** Asolaron. **50.** Cometiesen una irreverencia o falta de respeto.

VERTICALES

1. Archipiélago malayo. **2.** Dios griego de los rebaños. **3.** Río de Asia, en la antigua URSS. **4.** Sitio, lugar (pl.). **5.** A tempo. **7.** Opus. **8.** Soltar lo asido. **9.** Sistema de puntuación utilizado para los grandes maestros del ajedrez. **10.** Cloruro de sodi. **11.** Metal precioso. **13.** Delicadas. **16.** Fuerza que eleva la temperatura. **17.** En Argentina, especie de zorzal. **20.** Comprado o vendido a bajo precio. **21.** Lecho natural de las aguas de lluvia cuando caen copiosamente. **22.** Coronas. **23.** Pertenecientes a los Andes (fem.). **25.** Naturales de Letonia. **26.** Adquirieron seso o cordura. **28.** Que devora o come con avidez. **29.** De poco peso o importancia (pl.). **35.** Embarcaciones. **36.** Provincia de España, que formaba el antiguo reino de Castilla la Vieja. **38.** Obra escultórica en forma de jarrón o florero (pl.). **40.** Hijo de Caín. **41.** (Manuel de... y Junyent) Virrey del Perú entre 1761 y 1776). **45.** Pronombre demostrativo (fem.). **46.** Aféresis de ahora. **48.** Preposición. **49.** Símbolo del neón.

Solución en pág. 42

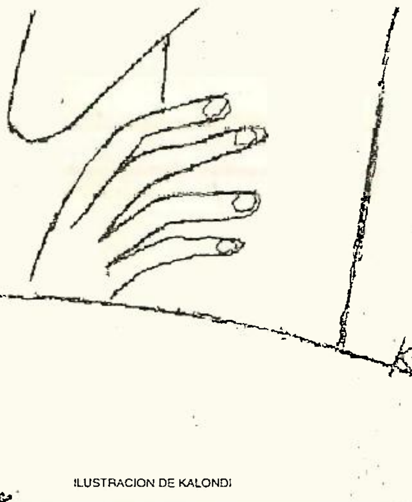
Engañó a los alemanes imitando a un veterano líder socialista

A casi diez años de la caída del Muro de Berlín, centenares de alemanes creyeron haber sufrido un ataque colectivo de alucinaciones: supusieron ver en diferentes lugares a Erich Honecker, el último dirigente socialista de la vieja Alemania Oriental.

Y recién salió a la luz cuando unos jóvenes que lo saludaban desconcertados vieron que, en lugar de subirse a una limusina negra, como el difunto Honecker lo hubiera hecho, el anciano subió a un desvencijado coche. Se trataba de Kurt Schmidt, un imitador de 76 años, que creó un lucrativo mercado imitando al viejo líder. **"Me descubrieron los alemanes occidentales"**, bromeó el imitador cuando quedó al descubierto. ■

para pagar cientos de miles de millones de dólares en concepto de obligaciones con la deuda externa.

Entonces, tenemos recursos y tenemos capital. Nos falta organizar mejor nuestro desarrollo, con nuevas ideas y nuevos



ILUSTRACION DE KALONDI

Hay países donde la explotación de los recursos no renovables (petróleo y minería) no suelen contemplar la necesaria creación de un patrimonio renovable alternativo, provocando así —cuando agotan sus recursos— desocupación y miseria por falta de oportunidades. La infraestructura y las ciudades han crecido a menudo sin considerar la naturaleza. Y la población se asentó allí para utilizar sus ventajas comparativas, que se han vuelto desventajas, pues ha rebasado la capacidad de carga del sistema natural de las ciudades, generando así procesos de contaminación del aire, suelo y

ción Ambiental y, especialmente, los Consejos Nacionales de Desarrollo Sustentable, pueden servir como instancia de diálogo progresivo para articular lo local con lo regional, la investigación con la acción y, en general, el ambiente con el desarrollo.◆

FERNANDO ZUMBADO es director ejecutivo para América latina del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

EL CRONISTA

Director Periodístico:
Néstor O. Scibona

Director Adjunto:
Jorge Castro

El Cronista es una publicación de SADEI S.A.
Redacción y producción en Honduras 5663.
Teléfono: 778-6789. Fax: 775-0531
Internet: www.cronista.com.ar
Publicidad, promoción, recepción de originales y clasificados en Honduras 5663 (1414). Buenos Aires. Argentina
Teléfono: 778-6140.
Impresión Av. Reg. de Patricios 1941 (1266) Buenos Aires.
Registro de la Propiedad Intelectual Nº 250.420.

Año 88 - Nº 27.765
(ISSN 0326 5212)
Fundado en 1908

LA PAGINA COMPLICE

Las cartas dirigidas a esta sección no deben exceder las 30 líneas. Además del nombre y la firma del remitente deben reunir el número de documento, domicilio y teléfono. La Dirección de *El Cronista* se reserva el derecho de editarlas así como de resumirlas cuando lo considere necesario.

Helicóptero misterioso

Pocos días atrás algunos diarios publicaron una noticia, según la cual el Museo Nacional de la Aeronáutica recibió un trozo del motor principal de un helicóptero británico Sea King, "derribado por un fuerte temporal durante la guerra de Malvinas, en 1982" (sic). Más adelante la información aclaraba que se trató de "la única aeronave que operó y cayó al sur del continente".

Ignoro la forma en que el periodista citado en la misma información —Oscar Fernández Real—pudo tener acceso a ese sector del motor principal pocos días después de la caída, en una época en la que Chile apoyaba sin disimulo alguno a los británicos.

Más allá de esa circunstancia —que me permito calificar de dudosa— creo necesario efectuar las siguientes aclaraciones:

1) El único helicóptero Sea King del Reino Unido que operó en esa zona durante la guerra, lo hizo con base en Chile, habiendo sido detectado por dos radares de control aire de sendos destructores argentinos y un radar de similares características pero basado en tierra, perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina, desplegados los dos primeros en inmediaciones de la ciudad de Río Grande y el restante en la Base Aeronaval allí ubicada.

2) Esa detección estableció sin lugar a dudas que el helicóptero de marras cruzó la frontera en horas nocturnas, ingresando desde Chile en el territorio argentino de la Isla Grande de Tierra del Fuego, con rumbo Oeste-Este, para luego sobrepasar la línea de costa y, ya sobre aguas del Mar Argentino, caer al rumbo 240º proa al suave viento reinante en el lugar.

3) Habiendo reingresado en territorio argentino, en determinado momento el helicóptero quedó detenido unos instantes en las pantallas radáricas (*colgado*, en la jerga naval), para inmediatamente después desaparecer. Cinco minutos más tarde y en clara señal de que había aterrizado, volvió a aparecer en las pantallas en el mismo lugar, para a continuación alejarse con rumbo 300º coincidente con la marcación radiogoniométrica de Punta Arenas.

4) El aterrizaje se efectuó en las cercanías de la planta de combustibles que proporcionaba JPI a los aviones de la Armada y de la Fuerza Aérea que operaban desde Río Grande (Super Etendard, A4-Q, *Sky Hawk y Dagger*).

5º) Con ese motivo se efectuó a posteriori un intenso rastrillaje terrestre y aéreo del lugar, metro a metro pero sin encontrarse rastro alguno, por lo que la conclusión a la que arribamos con mi Estado Mayor fue que el helicóptero había ido a recoger una patrulla de reconocimiento británica ¿o chilena?, ¿o mixta?, ingresada clandestinamente.

6) La detección radárica originó un abundante intercambio de comunicaciones entre los operadores respectivos, las que por haber sido realizadas en Muy Alta Frecuencia (VHF) fueron indudablemente interceptados por los británicos e interpretadas pese al lenguaje semicodificado utilizado.

7) *Casualmente*, después de esas detecciones mutuas el helicóptero apareció al día siguiente, caído en tierra y totalmente quemado, en proximidades de Punta Arenas, en lo que puede afirmarse que fue una típica operación de *blanqueo*. La información oficial chilena sostuvo que la aeronave sólo tenía dos tripulantes, que habían resultado ilesos.

8) La autonomía de este tipo de helicópteros es absolutamente insuficiente como para suponer que llegó a territorio trasandino en vuelo directo desde los buques del Reino Unido que operaban bien al Este de Malvinas. Y su forma de operar hace absolutamente increíble que tuviera sólo dos tripulantes que, además, resultaran ilesos después de una caída como la supuestamente acaecida.

9) Durante los días de ocurrencia de los hechos precedentemente narrados, reinó un tiempo excelente, sin vientos fuertes ni mucho menos temporales de cualquier especie como se cita en la información que comento.

10) La noticia contiene otras contradicciones, como la de afirmar que recibió un trozo del rotor principal, que se trata de una estructura interior de la aeronave; y que ese rotor principal se había desprendido y caído al mar antes del supuesto accidente. Es decir que se habría incendiado en vuelo y que se desprendió el rotor principal estando sobre el mar, pese a lo cual cayó en tierra sin que se produjeran víctimas. Muy poco creíble, por no decir falso.

Horacio Zaratiegui
Capital Federal

Comodoro
Quellet

Se aclara un misterio de la Guerra de Malvinas

El helicóptero inglés que cayó en el Estrecho de Magallanes

El viernes 16 de mayo a las 11 horas el Museo Nacional de Aeronáutica recibirá un trozo de la única aeronave británica que operó y cayó en el continente americano durante la Guerra de Malvinas. Con este acto parece cerrarse una historia llena de enigmas y donde curiosamente hasta las distintas naciones intervinientes parecieron coincidir en su interés de mantenerlo oculto. Ni al gobierno de Galtieri, ni al de Pinochet ni a Margaret Thatcher les convenía por esos días que se conocieran los motivos ni los detalles de aquel incidente.

Allí hubo espías misteriosos, proyectos militares y decisiones políticas casi insólitas que giraron en torno a la intención de efectuar un audaz ataque a las bases aéreas de Río Gallegos y Río Grande. Un periodista argentino, quien tuvo la primicia de llegar el 21 de mayo de 1982 hasta el sitio en donde pocas horas antes había caído esa máquina, ahora entrega oficialmente esta reliquia y hace pública la reconstrucción de esa historia en base a la consulta de diferentes fuentes.

Oscar Fernandez Real estuvo primero detenido varias horas por personal de la DINA, policía secreta del régimen de Augusto Pinochet, y luego fue obligado --bajo amenaza de arresto por "atentar contra la seguridad del Estado" por el entonces no identificado jefe de la Inteligencia militar en la zona de Santa Cruz-- a abandonar perentoriamente la ciudad de Río Gallegos.

En 1983 Fernandez Real regresó a Río Gallegos y allí fue presentado por un periodista local a un supuesto escritor chileno que estaba buscando datos para publicar un libro sobre la hasta entonces desconocida misión del helicóptero inglés. Las referencias que el periodista argentino comenzó a recolectar desde esos días con oficiales argentinos retirados, varios testigos del lugar donde cayó la máquina y más recientes testimonios de diarios ingleses como el "The Sunday Times" y del escritor británico Nigel West permiten ahora aclarar los alcances del malaventurado proyecto de los ingleses.

Siete láminas en color y cuatro copias de distintos documentos periodísticos ilustran aspectos de ese proyecto. La pieza que se entrega al Museo es un trozo quemado de la estructura interna del rotor principal del helicóptero Sea King.

Estos documentos se incorporarán a los estudios históricos que buscan abrir nuevos enfoques en torno a aquel conflicto bélico.

Más informes : Oscar Fernandez Real, 307-6606.

habiéndonos probado en combate no habremos de renunciar a los valores básicos que sustenta hoy la educación de jóvenes 15 años atrás no vacilaron en cumplir con lo que el deber impone al Soldado

Los avances científicos y tecnológicos continuarán evolucionando, las formas de combatir podrán variar, pero el hombre y su formación, será por siempre, el elemento fundamental de nuestra organización

a esos hombres hoy recordamos en la redacción de nuestra Hist. de la FA

— — — — — —